Żeglarz



Maj 1939



CIEŚNINY CZY MORZA OTWARTE? Pytanie to stawiane jest często przez biegłych w polityce morskiej, dyplomacji, historyków dziejów, kultur i prawa, oraz przez tych, którym sprawy pokoju szczególnie leżą na sercu. Cieśniny mają swoją bogatą historię — przeważnie wojenną, militarną. Są prawie zawsze pozycjami kluczowymi. Po niedawnej aneksji wyspy Hainan, po zainteresowaniach w ostatnich tygodniach Gibraltarem — przyszła kolej na południowo-wschodnią grupę cieśnin euro-azjatyckich. Polityka i giełda mają podobną naturę (reakcja) Ostatnio zawarty pakt gospodarczo-wojskowy między Wielką Brytanią a Turcją podniósł znacznie pozycję „właścicieli" i „przyjaciół" na rynku międzynarodowym. Znaczenie tego paktu dla państw, którym Anglia udzieliła gwarancyj i dla Polski jest duże. Pakt umożliwia przerzucenie sił wojennych Anglii i flot zaprzyjaźnionych na Morze Czarne, ma zapewnić swobodną w tym rejonie komunikację handlową, oraz daje duże prawa nadzorowania morskich szlaków we wschodnim obszarze Morza Śródziemnego. Skoordynowanie poczynań floty i sił powietrznych skoncentrowanych w bazie lotniczo-morskiej na Cyprze — daje tym celom duże gwarancje. W ten sposób poświęcono *życie* cieśnin na rzecz zbliżenia mórz. Nikt chyba nie wątpi, że dopóki będzie trwał pakt angielsko - turecki nie będzie istniało żadne pojęcie cieśniny dardanelskiej, Morza Marmara, Bosforu — a nawet Morza Czarnego, Morza Egejskiego, Morza Śródziemnego — lecz pojęcie *przestrzeni wodnej śródziemnomorskiej* tak dla flot panujących jak i tych, które w tym czasie na ten obszar wpłyną. Zamknięcie Adriatyku przez Włochy odsunęło je raczej od morza w zatokę. Bliskość wybrzeży i wysp greckich mogących być każdej chwili wykorzystanych jako bazy wypadowe lub stałe neutralizuje częściowo znaczenie Adriatyku.

Zdemilitaryzowane po wojnie cieśniny tureckie od 1923 r. podlegały pewnej dość ścisłej kontroli międzynarodowej. W 1936 pozostawiono *(pewne ograniczenia: wolny ruch wszystkich statków handlowych, prawo przepuszczania na wody czarnomorskie pewnych kategoryj okrętów wojennych do łącznej wyporności 45.000 ton)* zupełną władzę w cieśninach Turcji. Poza tymi rygorami pozostawiono jej wolne w tym zakresie postępowanie. Mogła więc Turcja zapraszać na swe wody floty obce w ilości i kategoriach dowolnych lub też zamykać bez ograniczeń cieśniny przed flotą uważaną przez nią za niebezpieczną dla jej bezpieczeństwa. Ta szeroka i zupełna dowolność w stosowaniu nałożonych ograniczeń i zobowiązań specjalne ma znaczenie w czasie przedwojennym. Uprawnienia te w okresie wojennym są znacznie rozleglejsze. Obowiązuje w tym czasie bezwzględnie zakaz przepuszczania przez cieśniny okrętów którejś ze stron wojujących.

Włączenie Turcji do przeciwwojennego bloku, dla komunikacji wojennej między wschodem a zachodem jest bezsporne. Umożliwi to (względnie) swobodne zaopatrywanie Europy Środkowej w potrzebne surowce, sprzęt i materiały wojenne. Należy tylko zabezpieczyć linię szlaku znajdującą się poza granicami cieśnin na całej długości.

Chętnych zapoznania się z kwestią polityki cieśnin wogóle i kwestią cieśnin, które omówiliśmy wyżej, odsyłamy do następujących prac: *Dascovici N.: La question du Bosphore et des Dardanelles* (Genewa 1915); — *Kohler J.: Die Dardanellenfrage Ztschrf* (1911); *Kumrow K.: Der Bosphorus und die Dardanellen* — (1913); *Mertz H.: Die Schwartze - Meer Konferenz v. 1871* (1927); *Hasenclever A.: Die Orientalische Frage in den Jahren 1838-1841* (1914); *Guichen: La crise d'Orient de 1839 à 1841 et l'Europe* (Paris 1921); *Rodkey F. St.: The turco - Egyptian question in the relations of England, France and Russia, 1832 — 1841* (1924) 2 vols; *Rodkey F. St.: Anglo - russian negotiations about a „permanent" quadruple alliance 1840 - 41* (The American Hist. Rev. vol. XXXVI, s. 343 - 349 - 1931) są to materiały do nieudanej próby Mikołaja I zawarcia sojuszu z Anglią w 1841 r., które dzięki stanowisku Palmerstona nie doszły do skutku; *Jomini: Etude diplomatique sur la guerre de Crimée* (wyd. anonimowo w Petersburgu - 1877, apologia polityki rosyjskiej); *Vernon J. Puryear: England Russia and the Straits Question 1844 - 1856* (California — 1931); *Bourgeois E: Les origines religieuses de la guerre de Criméc* (1929); *Rheindorf Kurt: Die Schwartze Meer (Pontus) Frage 1856 - 1871* (Berlin 1925). Omawia niektóre sprawy Polskie. Wzmianki o roli kwestii polskiej po r. 1863, wyjątki z raportów konsula pruskiego w Warszawie o działaniach politycznych Polaków w 1870, nadziejach Polski na spodziewaną wojnę w związku z rozporządzeniem carskim z dnia 31. X. 1870 roku naruszającym neutralność Morza Czarnego: *Macey: Statut International des Détroits (Dardanelles, Bosphore, Mer Noire)* — 1912; *Staniewicz Jerzy: Zagadnienie marynarki wojennej w Rosji carskiej na tle stosunków międzynarodowych w końcu XIX i na początku XX w., Przegląd Morski* 1931, s. 1987 - 2006 i 2135 - 2156). (Porównaj: *Frankowski Czesław: Polityka cieśnin morza Bałtyckiego, Przegląd Morski* 1929, n. 1;*Leitgeber B: Zagadnienie cieśnin bałtyckich, Przegląd Morski 1933. s. 3788 - 3796); Espéret: La condition internationale des détroits du Bosphore et des Dardanelles envisagée au point de vue des droits et des devoirs des neutres dans les guerres maritimes* (Toulouse 1907); *Mischef: La mer Noire et les détroits de Constantinopole* (1899); *Mileff Milu: La Bulgarie et les détroits* (1927); *Jan Gawroński: Zagadnienie czarnomorskie. Sprawy Obce* 1931, lipiec, s. 481 - 535. *Ludwik Widerszal: Sprawa cieśnin i Morza Czarnego w latach 1829 - 1914 w historiografii lat 1900 - 1932, Przegląd Historyczny* t. X, z. 2, s. 433 - 453 (omawia większość wymienionych prac.).

CZY NIEPODLEGŁOŚĆ BAŁTYKU ZAGROŻONA? Narazie nie. I nigdy nie będzie jeśli rola Polski na nim wzrośnie, jeśli umiejętnie prowadzona propaganda i współpraca gospodarcza i kulturalna postawione będą na odpowiednim poziomie. W n. 11-12 tygodnika *Naród i Państwo* p. Roman Piotrowicz *(O niepodległość Bałtyku,* s. 7-8) w krótkim szkicu charakteryzuje obecny stan sił na Bałtyku, kładąc nacisk na wzmożoną ostatnio aktywność *„dwu największych i najniespokojniejszych na Bałtyku mocarstw* (Niemiec i Sowietów) przechodzącą w wyraźną rywalizację. Niemcy przystąpiły do rozbudowy kanału kilońskiego, Sowiety demonstracyjnie urządzają „manewry" u wybrzeży Alandów. To ostatnie przyczyniło się niewątpliwie do poddania ich opiece łącznej Finlandii i Szwecji. Autor zwraca uwagę, że północno bałtyckie kraje, dysponujące innymi też niż bałtycki wylotami morskimi są w położeniu daleko korzystniejszym od reszty z Polską na czele. Wpływ w tych krajach Anglii nie może być też dla Polski obojętny. Nie wszystko natomiast zrobiono, aby współpracę krajów regionu bałtyckiego z Polską sprecyzować i zacieśnić - nie paktami, ale faktami

(dokończenie na s. 111)

OKŁADKA: STATEK SZKOLNY MARYNARKI DUŃSKIEJ — KOPENHAGA.

MAJ
ROK
1939

Żeglarz

NR 5
ROK
V-TY

INŻ. WŁADYSŁAW KOLLIS

POLSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA I JEJ TABOR

Zagadnienie żeglugi śródlądowej rozpatrywane być winno równocześnie od strony trzech najważniejszych jego składowych elementów. Dla istnienia i rozwoju żeglugi potrzebne są drogi wodne, racjonalnie zbudowane, tabor przystosowany do tych dróg, oraz wyraźnie zarysowany plan techniczny i ekonomiczny koordynacji roli i zadań powyższych elementów.

Sieć wodna polska, jeśli chodzi o jej naturalny układ, jest wyjątkowo korzystna dla wyzyskania jako drogi komunikacyjne. Z rys. widzimy, że największa nasza rzeka, obejmująca swymi dopływami połowę powierzchni całego państwa, płynie do Bałtyku. Przy jej ujściu posiadamy jedyny nasz port morsko - rzeczny — Gdańsk (Gdynia nie jest powiązana z naszą siecią rzek żadnym połączeniem). Ze względu na olbrzymią przewagę naszego eksportu morskiego nad eksportem przez granice lądowe, każdy wylot naszych dróg komunikacyjnych na Bałtyk nabiera specjalnego znaczenia. Posiadamy także drugą rzekę płynącą do Bałtyku. Jest nią Niemen z dopływami (Wilia). Dla północno - wschodnich połaci naszego państwa ten drugi wylot do morza jest jednym z warunków gospodarczego ich rozwoju. Dopóki Kłajpeda pozostawała w ręku litewskim, sprawa drugiego wodnego połączenia z Bałtykiem była sprawą porozumienia Polski i Litwy. Powszechnie jest wiadomo, jak wielką rolę gospodarczą posiada takie porozumienie. Z chwilą, gdy ujście Niemna zawładnięte zostało przez Rzeszę, droga wodna, łącząca nas z Bałtykiem przez Niemen, w znacznej mierze utraciła swoje wielkie znaczenie.

To też, jakkolwiek dolny bieg Niemna z jego ujściem leży poza granicami naszego państwa, nie jest jednak dla nas obojętnym w czyim ręku pozostaje. W kierunku południowym płynie u nas Dniestr, po przez który, łącząc się w przyszłości z Prutem, uzyskać możemy wyjście do Dunaju i morza Czarnego. Wreszcie posiadamy rzeki płynące na zachód (Warta) i na wschód (Prypeć), które znaczą przyszły szlak wodny transeuropejski z Europy Zachodniej do Rosji.

Z powyższego krótkiego przeglądu widzimy, że sieć wodna polska w swym naturalnym stanie tworzy wszystkie kierunki, w których pójść może nasza ekspansja gospodarcza.

Stan tej sieci posiada jednak braki, spowodowane zresztą polityką zaborców. Rzut oka na mapę wyjaśnia nam, że większa część naszych rzek nie posiada między sobą sztucznych połączeń. Na przykład z Warty nie można wydostać się na Wisłę (dopiero w r. 1938 rozpoczęto budowę kanału Warta — Gopło, który stworzy połączenie pomiędzy dwiema tymi rzekami), z Wisły żegluga nie może przejść na Dniestr (obecnie coraz więcej mówi się o połączeniu kanałem Sanu z Dniestrem), rz. Wilia w granicach Polski nie posiada połączenia z Niemnem, a Niemen i Wilia odcięte są od Dźwiny.

Zresztą nawet istniejące połączenia, na przykład Niemna z Wisłą przez Narew przy pomocy kanału Augustowskiego, lub Prypeci z Niemnem — kanałem Ogińskiego, czy też Prypeci z Wisłą — kanałem Królewskim, pochodzą z przed 100 przeszło lat, nic więc dziwnego, że nie mogą sprostać wymaganiom nowoczesnej żeglugi.

Drugim brakiem naszej sieci dróg wodnych jest nieuregulowany stan rzek, które, jak widzimy z powyższego, stanowią przeważającą część naszej sieci wodno - komunikacyjnej.

Dla jaskrawszego uwidocznienia, jaką rolę w gospodarstwie narodowym odegrać mogą drogi wodne, najlepiej podać porównania z państwami, w których rozwój wodnej ko-

munikacji osiągnął już dosyć wysoki poziom. Poniżej podamy dla porównania kilka liczb charakterystycznych, zatrzymując się na danych, dotyczących naszego zachodniego sąsiada, gdyż posiada rzeki podobne do naszych.

Przewieziono drogami wodnymi ładunków w milionach ton:

Niemcy 116, — Francja 53, — Holandia 50, — Belgia — 30, — Polska — 0,7.

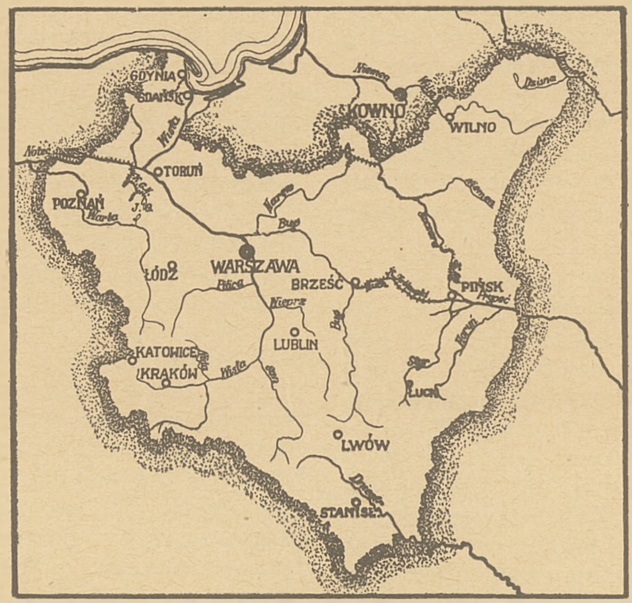
Mała ilość przewiezionych u nas ładunków drogami wodnymi niewątpliwie wynika ze złego stanu tych dróg. Poniższe zestawienie pokazuje, że jeśli chodzi o naturalne możliwości, to posiadamy sieć w naszych warunkach gospodarczych zupełnie wystarczającą.

	Długość dróg wodnych	% sztucznych dróg wodnych	Przyp. na 10 tys mieszkańc. km dróg wodnych
Polska	5300 km	14%	1,75
Niemcy	13000 km	63%	1,95

i do czego zbliża się we Francji, wtedy ilość ładunków przewożonych polskimi drogami wodnymi wzrosnąć winna do conajmniej 14 milionów tonn rocznie (przewozy kolejowe w r. 1936 wyniosły 58 milj. t.). Liczba powyższa nie jest bynajmniej utopią. Najlepiej świadczą o tym następujące dane statystyczne, które dotyczą przewozów dokonanych w obrębie tylko jednej rzeki.

Rzeka	Powierzchnia zlewni km^2	Przewieziono ładunków w milion. ton
Wisła	198.000	0,408
Łaba	148.000	18,000
Odra	127.000	7,900

Powierzchnia zlewni każdej rzeki charakteryzuje zasobność jej w wodę, a więc do pewnego stopnia, klasę możliwej drogi wodnej. Z powyższego zestawienia widzimy, że Wisła,



Mapa polskich dróg wodnych.

Widzimy więc, że w Niemczech 63% całej długości naturalnych dróg wodnych stanowią drogi ulepszone przy pomocy technicznych zabiegów takich, jak skanalizowanie rzek lub kanały, zrozumiałym więc staje się większe ich wyzyskanie przy przewozach ładunków.

Obserwacja transportu towarowego różnymi środkami komunikacji wykazuje, że naprz. w Niemczech stosunek przewozów wodą do przewozów kolejami w okresie lat 1929—1936 wahał się w granicach 25—28%, nie wykazując przy tym jakiejś wybitnej tendencji. W Polsce stosunek ten w latach od 1931 do 1936 stale wzrastał, jednak wynosił maksymalnie 1,3%, minimalnie 0,8%. Jeśli przyjmiemy, że z rozwojem naszych dróg wodnych i ulepszeniem ich stanu, stosunek przewozów wodnych do przewozów kolejowych u nas również osiągnie ok. 25%, jak to jest w Niemczech

która co do wielkości zajmuje 1-sze miejsce przed Łabą i Odrą, przewozi tylko 408 ton rocznie. Natomiast na samej tylko Odrze przewieziono w ciągu roku ok. 8 milionów ton ładunków. Jest najzupełniej możliwe, że transport wodny na wszystkich rzekach Polski osiągnie z czasem liczbę zbliżoną do tej, która charakteryzuje na przykład samą tylko Łabę.

Z chwilą ustalenia spodziewanych transportów na naszej sieci wodnej występuje pytanie, czy tabor wodny, przy pomocy którego odbywa się przewóz ładunków, podoła temu zadaniu.

Zdolność przewozowa wszystkich statków (łodzi) towarowych w Polsce w latach 1927—1936 wzrosła ze 105 tys. ton do 145 tys. ton. Tonaż taboru niemieckiej żeglugi nie wykazał w tym czasie wzrostu, a w r. 1936 wynosił 6423 tys. ton. Gdyby nawet zastosować ten sam stosunek ilości przewiezionych ładunków

do tonażu taboru, który wypada dla żeglugi niemieckiej $\left(\frac{116}{6,4} = \text{ok } 18\right)$ potrzebny tonaż przyszłej floty rzecznej Polski wyniósłby, 6,4 w założeniu, wyżej obliczonej ogólnej ilości transportu wodnego (14 milj. t.), ok. 780 tys. ton.

Zatem tabor nasz w miarę rozbudowy dróg wodnych i ulepszenia istniejących, winien wykazać znaczny wzrost tonażu. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że czas pracy jednostki taborowej zazwyczaj liczony jest na lat 30, stanie się zrozumiałym, że nie jest już dziś obojętnym, w jakim kierunku pójdzie rozwój taboru, jakie jednostki, o jakiej przeciętnej ładowności i jakim zanurzeniu będą budowane.

Dotychczas przeciętny tonaż łodzi towarowej w Polsce jest bardzo niski, wynosi on ok. 60 t., co wynika przede wszystkim z małych wymiarów łodzi i bardzo małego ich zanurzenia, przy którym, w obecnym stanie dróg wodnych, tabor może pracować na rzece.

Jakież wskazówki ogólne dać może plan techniczny rozbudowy sieci wodnej Polski. W najbliższym 30-leciu rozbudujemy przede wszystkim oś naszych dróg wodnych — Wisłę i uskutecznimy najważniejsze sztuczne połączenia pomiędzy rzekami. Najprawdopodobniej jednak większa część naszych rzek pozostanie nawet po uregulowaniu w stanie wolnym, czyli nie będzie przekształcona na drogi wodne sztuczne przy pomocy kanalizacji.

Plan ten nakładać będzie pewne warunki, którym winien odpowiadać tabor.

Tabor, kursujący na drogach wodnych naturalnych, winien mieć zanurzenie stosunkowo małe, a więc szerokość takich łodzi wypadnie znacznie większa od tej, którą może mieć statek głęboko siedzący.

To też nasz tabor powinien być wykonywany jako łodzie szerokie o małym zanurzeniu, wtedy tylko będzie dla niego dostępna zarówno droga naturalna (rzeka uregulowana), jak i kanał sztuczny. Licząc się jednak z szerokim taborem, wszystkie sztuczne drogi wodne winny posiadać śluzy o odpowiednich wymiarach, dostosowanych do tego taboru.

Racjonalny rozwój naszej floty rzecznej wymaga, aby jej normalizacji już dziś poświęcono specjalną uwagę i aby polityka kredytowa, zmierzająca do popierania budowy nowego taboru, odpowiadała programowi rozbudowy sieci dróg wodnych.

INŻ. STANISŁAW SZYMBORSKI

PODZIAŁ POLSKI NA TERENY TURYSTYKI WODNEJ

Podziałów takich można opracować wiele, conajmniej tyle, ile znaleźć można przesłanek do dzielenia wód na regiony. Najpopularniejszą przesłanką jest t. zw. „trudność spływu"; określa się ją gwiazdkami, literami, gwarantuje umowami międzynarodowymi, w rezultacie nie można na tej drodze osiągnąć przybliżonego choćby rozgraniczenia wodnych terenów tak, aby uzyskać zrozumiałe obszary wodne. Trudność spływu jest funkcją spadku, tak można uogólnić zagadnienie spływu rzekami bez wielkiego ryzyka, aliści nie ma pojęcia bardziej kapryśnego, jak spadek wody płynącej w korycie, zwłaszcza nieuregulowanym, o podłożu luźnym, ruchomym, w sąsiedztwie ludzkich osiedli, zazdrosnych o metr kwadratowy użytkowej powierzchni. Spadek zmienia się w takich warunkach nie tylko wskutek lokalnych zabiegów człowieka, gospodarującego na nadbrzeżu, ale także stanu wody, tymczasem nasze karpackie dopływy Dniestru potrafią przejść całą gamę trudności zależnie od stanu wody, który zmienić się może zasadniczo w ciągu jednej doby! Mimo to można powiedzieć, że Stryj, Świca, Łomnica są trudne, ale już nie można tego powiedzieć o całym biegu tych rzek. Odcinki dolne na krótszej lub dłuższej przestrzeni będą miejscami przypominać powolne dopływy środkowej Wisły.

Dniest nie daje się łatwo określić pod względem trudności, bowiem przy niskim stanie odkrywa poważne przeszkody, przy średnim jest wybitnie łatwy, przy wysokim natomiast tak zwiększa szybkość, że staje się znów groźnym. Wszystkie rzeki w Polsce mają swoje trudniejsze partie, np. Wilia przy średnim stanie wody ma ich tyle, że postawiłbym ją wyżej pod względem trudności od Dniestru.

Z przyczyn znacznej elastyczności w charakterze każdej żywej wody, tworzenia grup z rzek lub ich odcinków, wyłącznie na podstawie trudności spływu nie wprowadzi porządku w sposobie opiniowania naszych wód. Innymi słowy: można każdą rzekę zosobna dzielić starannie na odcinki pewnych określonych typów, ale nie można oprzeć podziału całego terenu wód polskich na podstawie wyłącznie stopnia trudności bez obawy przed nieścisłością i chaosem.

Możeby zatem obliczyć dla każdej rzeki spadek wyrównany od najwyższego miejsca dostępnego dla turysty do ujścia, umówić się, że wydzielimy trzy grupy wód, do pierwszej wejdą wody w granicach spadków od zera do kilku promille, a więc także wody stojące, do drugiej wody o średnim spadku, do trzeciej pozostałe. Przyznamy jednak, że podział ten będzie sztuczny, oderwie dopływy od rzek macierzystych, pomiesza wody wschodnie z zachodnimi, północne z południowymi. Będzie wyrozumowanym, akademickim.

Nasuwa się wreszcie podział terenów wodnych według krajobrazu. Podstawą łączenia szeregu wód w jedną grupę jest wspólnota gleby, z której nad wodami wyrósł wspólny, specyficzny dla danego obszaru, świat drzew, krzewów, oraz zgromadził się świat żywych istot: ptactwa i zwierząt, całość ta wytworzyła wspólny nastrój, którego odbiciem wiernym jest autochtoniczny człowiek.

Te wszystkie wymienione elementy, od gleby począwszy, a skończywszy na człowieku, tworzą wspólny krajobraz, który jest w równym stopniu funkcją charakteru wód właściwych danemu obszarowi, jak trudność jest funkcją spadku.

Zasadnicze miejsce w podziale Polski na tereny krajobrazowe zajmie Wisła. Prastara, legendarna Wisła, znana starożytnym Rzymianom z map Agrypy, posiada w Polsce położenie trzonowe. Chociaż w szczerości, przyznać należy, nie jest ona w całej swej długości wyposażona w najpiękniejszy krajobraz naturalny, niemniej, jeśli rozszerzymy pojęcie krajobrazu także i na inne elementy łącznie z przebiegiem naturalnych przemian, jakie towarzyszą obszarowi od wieków, zauważymy, że należy obszar wiślany wyodrębnić. Wisła jest rodzoną siostrą rzek położonych od niej na zachód: Odry, Łaby, Wezery i Renu. Ten sam kierunek, analogiczne warunki odpływu i historia przeobrażeń. Tu, nad brzegami Wisły, koncentrowało się życie Polski i wszystko wskazuje na to, że koncentracja w dalszym ciągu zmierza ku Wiśle. Nad Wisłą leży Kraków, ten wspaniały ołtarz naszej przeszłości, Warszawa — symbol teraźniejszości, Gdańsk i Sandomierz (COP) — zapowiedź jutra Polski. Jest rzeczą znamienną, że wszystkie te środowiska ułożyły się na lewym, zachodnim brzegu Wisły, jakgdyby w jakiejś nieuchwytnej defenzywie, od zachodu oparły się zgodnie na ostatniej, naturalnej linii obronnej.

2) Krajobraz wód, położonych na wschód od Wisły, domaga się podziału na trzy odrębne rejony. I choć wszystkie trzy mają wspólne cechy wschodu, jak: dziewiczość natury, skromny poziom cywilizacji technicznej i atmosfera bezpośredniości z przyrodą. Jednak różny krajobraz, odmienna obyczajowość ludzi, a nadewszystko zdecydowane różnice w charakterze wód rozgraniczyły tu teren wschodni (O) od południowo — wschodniego (SO) i północno — wschodniego (NO).

Wspomniane rejony mają tak zasadnicze różnice, że każdy odczuje to wyraźnie po zsumowaniu wszystkich wrażeń u kresu swej wędrówki. A bardziej to odczuje turysta wodny, bo woda będąc materią w ruchu, oddaje wiernie puls, jakim bije życie terenu. Woda jest tłem obrazu, a właściwie tło decyduje o sile wrażenia. I tak Polesie — ów wschód Polski — prowadzi życie powolne, zamknięte i niedostępne, z urokiem dziwnej tęsknoty, przebijającej się przez melodie i motywy dekoracyjne, jak powolne, odrębne i samotne są wody rzek poleskich, jak tęsknym okiem spoględają tu czyste, głębokie jeziora ku gałęziom samotnych drzew, tkwiących nieruchomo a jakoś uroczyście na pobrzeżu jeziora. Liczne tu ptactwo wodne i dzika zwierzyna zdaje się zajmować równe z człowiekiem hierarchiczne stanowisko tego mało znanego świata. Wodny turysta czuje się tu jak w uroczysku, bo też polskie Polesie jest egzotyką Europy. Siła uroku w sprzyjających warunkach aury jest tak wielka, że mimowoli zaczyna się tu mówić szeptem, ruchy wioseł nabierają precyzji, a przyczepnemu motorkowi każe się milczeć.

Podobny w nastroju jest krajobraz północno-wschodni wileński. Więcej tu życia, więcej do do głosu dochodzi historia tej ziemi, wola człowieka. Człowiek wileński jest silniej związany z przyrodą, niż człowiek zachodu. Liczne kaplice, krzyże przydrożne, świadczą o silnym związaniu ludności z religią. — Wilno jest miastem kościołów, w Trokach, głównym ośrodku Karaimów, tworzy się jedyne w świecie muzeum Kościoła Karaimskiego, którego bogate i nadzwyczaj ciekawe zbiory są przechowywane dotychczas w mieszkaniu prywatnym głowy Kościoła Karaimskiego Hadży Seraja Chana Szapszała. Na północnych kresach spotkamy wsie litewskie o nazwach obcych dla przybysza z Zachodu, rodzimych, trudnych do uzasadnienia, pogańskich. Tu i ówdzie spotykamy uroczyska — miejsca święte, przeważnie dąbrowy, o których legenda mówi, że długo jeszcze po wprowadzeniu chrześcijanstwa były one miejscami modłów i składania ofiar dla aktualnych nadal bogów pogańskich.

Tu spotykamy znaczone kurchanami trakty Batorego na Psków, Napoleona spod Moskwy, Piłsudskiego...

Wszystkie te pomniki dziejowych wydarzeń, wyrosłych na tej ziemi, pokrywa dziś ruń zielona, lub znaczy pochylony, mchem porosły krzyż lub kaplica ze świątkiem. Krajobraz urozmaica tu wspaniale kompleks wielkich jezior, których piękno zmusza turystę do zatrzymania się w wędrówce choćby kilka dni.

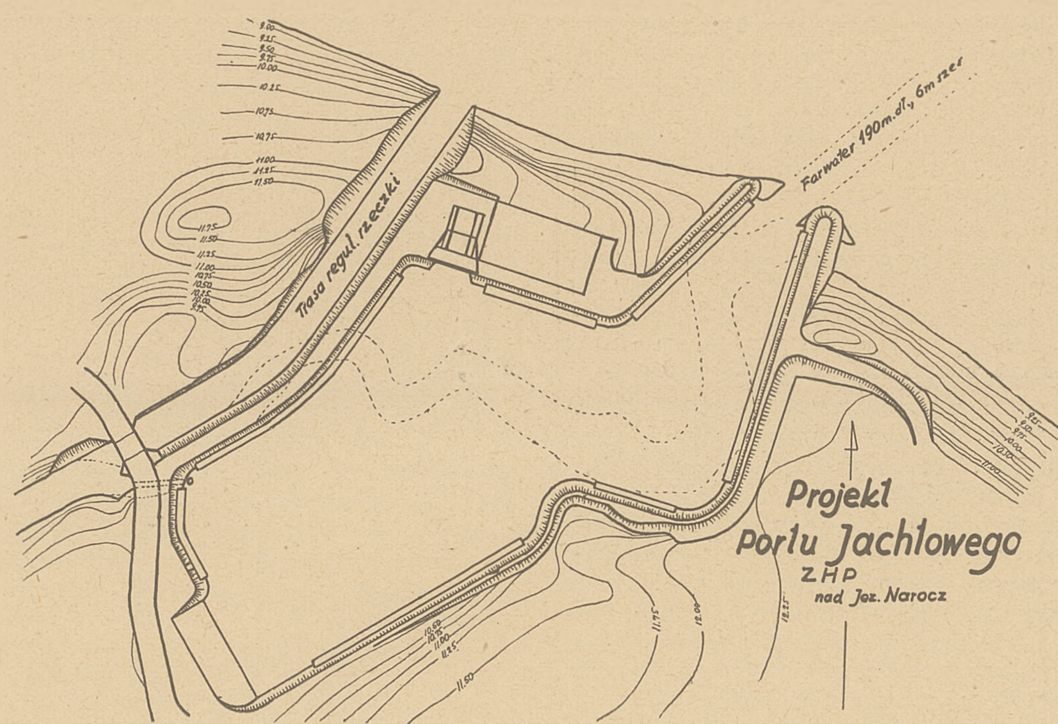
Zupełnie inny jest krajobraz południowo-wschodni Podole i Huculszczyzna to serce tego cudownego rejonu, obejmującego cały obszar zlewiska czarnomorskiego, Dniestru i Prutu. To szeroka brama, przez którą od niepamiętnych wieków parły ku Polsce siły tureckie, tatarskie i moskiewskie. Świadectwo wpływów obcych widzimy w rysunku półksiężyca, często spotykanym w bagatej ornamentyce tych stron, w dziesiątkach wsi tatarskich, rozrzuconych w jarach rzek podolskich, w zachowanym gdzieniegdzie obronnym systemie budowania wsi w dolinie Prutu. i w odrębności wierzeń, obyczajów i tradycji góralskiego plemienia Huculów.

Dniestr, rzeki podolskie i karpackie przeprowadzą nas przez najbardziej zachowane w typie osiedla ludzkie, bo tu w niedostępnych jarach ludność niewiele ulega wpływom cywilizacji, zajęta od wieków tym samym rzemiosłem uprawiania kawałka ziemi, bielenia płótna, lub łowienia ryb. Do ostatnich niemal czasów zachowały się na Dniestrze łodzie prymitywne, wyrobione z jednego pnia drzewa, stąd zwane „dłubankami" a odważny Hucuł retman, który ma poprowadzić darabę z wartkim prędem wody klau-

zowej w dół Czeremosza — gdy wezbrana woda ma zerwać drżącą już więź, łączącą tratwę z brzegiem, — klęka i krótką modlitwą wzmacnia się przed grożącym mu niebezpieczeństwem Zobaczymy piękne hafty, ale nie te nakłóte ceną za szybą wystawową miejskiego magazynu, lecz w stroju ludzi, idących za pługiem lub śpieszących do pobliskiego miasteczka na targ lub na odpust. Może uda się nam zobaczyć, jak wyszywa dziewczyna pasąca bydło nad rzeką nucąc żałosną dumkę dobiera kolory nitek i rysunki motywu o podziwu godnej harmonii. Bo też hamonię ma ona naokoło: i słońce i lazur nieba i barwną zieleń i cudny kolor wody, mający w sobie coś ze słońca i coś z lazuru i coś z zieleni.

Ale nie wszystkie rzeki tego terenu są dostępne dla początkujących, mało doświadczonych turystów wodnych. Zwłaszcza rzeki karpackie stanowią często stopień trudności dla spływu. Nie darmo spływ Łomnicą i Czeremoszem nazywają kajakowcy zrywem.

5) Zachodni rejon turystyki wodnej Polski obejmuje wszystkie wody po zachodniej stronie Wisły. Podziału tego terenu na drobniejsze obszary nie czynimy, bo zarówno na Przemszy, jak i w dorzeczu Warty i wyżej na całym Pomorzu znajdziemy wspólne znamiona krajobrazu, będącego odbiciem wpływów zachodniej cywilizacji. Wyższy poziom gospodarstw i stosunkowo większa gęstość zaludnienia zapewniają więcej udogodnień w wędrówce po tutejszych wodach, zaś wrodzony szacunek ludności dla przyrody uchronił piękno krajobrazu przed zdewaluowaniem go wpływami małodusznych pierwiastków cywilizacji. Tu znajdują się główne ośrodki sportów wodnych jak Kraków, Poznań, Bydgoszcz i wybrzeże morskie.



Dając na F.O.M. wzmacniasz polską siłę na Bałtyku



HM. ROMUALD ORZANOWSKI

SŁÓW KILKA O PROGRAMACH PRACY

(do dyskusji)

Zasadą elementarną pracy organizacyjnej jest jej planowość, a co z tego wynika — usystematyzowanie zamierzeń w pewien ciąg, który kolejno realizujemy według ważności zagadnień lub też według potrzeby wykonania w pewnym określonym terminie. Planowanie opierać się winno na ścisłych danych i posiadać konkretne ujęcie.

Wszelkie niezdecydowane posunięcia nie powinny mieć miejsca w programie pracy — niemniej pewna rezerwa czasu w każdym miesiącu powinna być przewidziana na zajęcia wynikające z okoliczności bieżących, które często absorbować nas będą.

Jedną zasadniczą wadą naszych planów pracy bywa to — że są konstruowane doraźnie, bez głębszego przemyślenia, bez myśli przewodniej o tendencji dłuższej, któraby zapewniała na podstawie posiadanych już tradycji programowych kształtowanie się biegu życia drużyny przez dłuższy okres czasu w przyszłości. Czyli nieoglądanie się na to, co było — planując to, co ma być. Brak ciągłej nici przewodniej, która tak często znika przy zmianie jednostek kierowniczych. I jeszcze kilka momentów: a) przeładowywanie programu, a co za tym idzie przemęczanie się pracą, b) brak dynamiki.

Program realny musi być możliwie skromny, ujęty w pewne etapy pracy, dostosowany do możliwości finansowych, zapewniający czas na zdobycie środków materialnych, przewidujący rozłożenie poszczególnych zadań w stosunku do czasu i ludzi, mających je realizować. Nie powinien przemęczać jednostek kierowniczych. Nie jest bynajmniej zasługą kierownika, jeśli on sam pracując potrafi postawić podległą mu drużynę na wysokim poziomie, ale w krótkim czasie poczuje, że jest już do ostateczności wyczerpany...

Natomiast zasługą kierownika będzie taka praca, która da świetne rezultaty dzięki wysiłkom wszystkich — nie jednostki.

Dynamika... Nie jest to błaha rzecz. Program bez dynamiki to martwa litera. Program pracy musi wzbudzać zainteresowanie każdego członka podlegającej nam jednostki. Musi być interesujący, aktualny, odzwierciedlający nastroje chwili naszego życia organizacyjnego lub społecznego. Nie chcę tego utożsamiać, ale życie organizacyjne i społeczne, często się muszą pokrywać — bo organizacja, która nie idzie za prądem życia społecznego — martwieje. Dynamika — to owe nerwowe podniecenie, które przejmuje każdego realizatora programu — to bodziec skłaniający do przejęcia się dokładnością wykonywania — to żywotność programu, jego dostosowanie do zainteresowań, przejawów życia w danym momencie. Precyzując swe krótkie wywody, twierdzę, że najważniejszymi momentami naszych programów powinny być:

1) ciągłość programowa — nić przewodnia kilkuletnia,
2) ścisłość i konkretyzm,
3) podział programu na etapy,
4) nieprzemęczanie się pracą,
5) dynamika.

Trudno jest mówić o programie pracy nie dając żadnego konkretnego przykładu, ale przykład taki może być przecież aktualny tylko dla jednego środowiska — nie może być receptą. Rzucam tych kilka myśli na marginesie zagadnienia ważnego z punktu widzenia organizacyjnego i wychowawczego. Nie wyczerpują one tematu, a celem ich jest tylko zwrócenie baczniejszej uwagi na tę stronę naszego przygotowywania się do pracy.

HARCERSTWO WODNE NA ŚRÓDLĄDZIU

Gdy dwanaście lat temu pewna drużyna harcerska zdecydowała się zorganizować wodny obóz wędrowny po Dunaju, od Wiednia do Czarnego Morza, wiele myślano nad tym, jaki wybrać typ łodzi? Nie mieliśmy jeszcze wtedy w kraju żadnych wzorów i doświadczeń, uciekaliśmy się do publikacyj i przykładów zagranicznych; wynikiem tych dociekań było złudne przekonanie, że w Polsce zapanuje typ łodzi kanadyjskiej. Wspomniana drużyna harcerska wybudowała na spływ trzy kanadyjki, naprawiła jeden klepkowy kajak i na tym eksperymentalnym sprzęcie puściła młodych chłopców na długą dwumiesięczną włóczęgę po wodach obcych.

Od tego czasu zmieniło się wiele na odcinku turystyki wodnej w Polsce. Kajak nie tylko zapanował jako popularny typ łodzi turystyczno sportowej, ale potrafił w ciągu lat dwunastu tak się rozpowszechnić, że latem na szlakach naszych, częściej odwiedzanych, jest wprost ciasno. Dzięki bogatej sieci wód w Polsce, ciągną nieprzerwane spływy z Zachodu na Wschód i z Południa na Północ.

W pracy nad spopularyzowaniem turystyki kajakowej wielkie usługi oddało harcerstwo. Coraz śmielej zapuszczali się harcerze wodni w dal od swojego domu na kajakach, prostej, często własnej, konstrukcji. Marzył im się trud niedospanych nocy i niezaspokojonego głodu, tęsknota poznania swego kraju i ambicja imponowania innym ilością przebytych kilometrów. W ślad za pionierami urok natury pociągnął wreszcie masy młodzieży harcerskiej i nieharcerskiej i dziś jesteśmy świadkami upowszechnienia turystyki kajakowej w szerokich granicach.

Harcerstwo stwierdza, że w ramach organizacji turystyka wodna stała się zjawiskiem powszechnym i decyduje się w chwili obecnej zamknąć pierwszy etap prac wodnych na śródlądzie, nazywając go etapem popularyzacji turystyki i rozpocząć nowy, wypełniony zadaniami uważnego przyglądania się Polsce nadrzecznej.

Do zdrowej gry harcerskiej z kajakiem na wodzie pragniemy wprowadzić naukę o Polsce w swoistym rodzaju; będzie ona dotyczyła tych dziedzin wiedzy o Polsce, które bezpośrednio lub pośrednio wiązać się będą z rzekami.

Ta chęć rozszerzenia naszych zainteresowań wynika z głębokiego przekonania, że rzeka to coś więcej, niż szlak pięknej wędrówki kajakiem, że rozpatrywana w płaszczyźnie zagadnień państwa jest problemem kapitalnego znaczenia.

Pierwszy okres zbliżył nas do rzek i jezior, jesteśmy z nimi „za pan brat". Dalekie nam jest dziś uczucie lęku przed głęboką wodą, potrafimy z bliska i ze spokojem przyjrzeć się wirom, szypotom i przemiałom. Inaczej nam dźwięczy dziś, niż przed laty, „szum Prutu i Czeremoszu", bośmy go „brali" z wodą klauzową, skakali po stopniach górnego biegu i próbowali za doradą huculską minąć Mały Huk i Wielki Huk. Pierwszy okres nauczył nas, że Polska ma przebogatą sieć wód i że nie trudno jest nam przerzucić się kajakiem z rzeki zlewiska bałtyckiego do rzeki zlewiska czarnomorskiego. Drugi okres ma nas nauczyć, że przejście to nazywa się **działem wód**, że przekroczenie działu wód sztucznych kanałem to największa normalnie trudność w pracy nad uczynieniem z rzek — **sieci dróg wodnych.**

Mamy siebie i innych nauczyć patrzeć na rzekę jak na twórczy element Polski gospodarczej, rozumieć, że rzeka jest naturalnym szlakiem komunikacyjnym dla ludzi i towaru, odpowiednio wyzyskana, nawadnia grunty przyległe lub je osusza, spiętrzona, daje się użyć do obracania maszyn elektrycznych, tworzących prąd, lub do zasilania całych miast w wodę dla potrzeb domowych. Może mieć znaczenie obronne: przez zalanie łąk i pól może doskonale utrudnić przemarsz wojsk nieprzyjacielskich, unieruchomić artylerię i kolumnę wojsk zmotoryzowanych.

Rzeka jest poważnym zagadnieniem, w Polsce nie dość jeszcze rozumianym i docenianym.

Przed nami, harcerzami wodnymi, leży do wykonania twórcza, nietknięta jeszcze przez nikogo, praca dźwignięcia problemu rzek z Wisłą na czele z dołów kompletnej ignorancji na poziom zagadnień tej miary, co **morze.** Wykonamy tę pracę po swojemu, podobnie, jak swoistą rolę mieliśmy w momencie, gdy po raz pierwszy wyprowadziliśmy niewprawną ręką jacht na ugór morskich bezmiarów. Stanęliśmy wtedy po swojemu do uprawy morza i dziś mamy dumne serca z pracy dokonanej i czujemy radość niedosytu, widząc, jak wiele pracy na tym terenie zadaliśmy sobie na przyszłość.

Zapatrzeni w morze nie zapominajmy, że w sensie fizycznym stanowi ono nierozerwalną całość z rzekami dążącymi do niego stale od górskich źródeł poprzez łąki, pola i lasy, wsie i miasta, że w sensie gospodarczym port morski i handel morski obsługuje potrzeby swego kraju, nawet najdalszych jego zakątków. Dowodem tego jest dążność do posiadania władzy nad ujściem rzeki do morza, jest bowiem prawdą niewątpliwą, że ten panuje nad rzeką, kto panuje nad jej ujściem.

Nasz nowy etap prac wodnych na śródlądziu zbiega się z momentem, gdy wypowiedziano nam walkę o władzę nad Wisłą, — walkę, w której zwycięstwo jest przesądzone na naszą korzyść.

Aby zapewnić sobie pełnię władzy nad Wisłą, musimy ją przede wszystkim poznać gruntownie. Dlatego zadania obozów wędrownych wodnych w obecnym okresie pójdą w kierunku **obserwacji rzeki** i życia nad rzeką, oraz położenia specjalnego nacisku na kroniki wodne, odpowiednio do tego celu przygotowane.

Odróżniać będziemy trzy dziedziny obserwacyj:

1. **Obserwacje życia harcerskiego** — wpajać będziemy we wszystkie zespoły wodne harcerskie obowiązki szczególnego zainteresowania się zarówno spotykanymi zespołami harcerskimi na szlaku wodnym, jak i obozami wędrownymi lub stałymi na brzegu.

2. **Obserwacje gospodarcze.** Kierownicy zespołów będą w ten sposób przygotowywać wędrówkę, aby uczestnicy poznali zawczasu szlak wodny pod względem gospodarczym. Obowiązkiem zespołu w czasie spływu będzie notowanie w kronice wszelkich spostrzeżeń w tej dziedzinie i wykorzystywanie ich podczas gawęd przy ogniskach. Mamy tu na myśli zakłady przemysłowe, umieszczone nad wodą, jak młyny wodne, tartaki korzystające z drzewa spławianego, garbarnie, elektrownie wodne, oraz zakłady widoczne od strony wody, mogące być przez to tematem objaśnień. Wszelkie postoje i zakupy prowiantu łączyć mamy ze zwiedzaniem w miarę możności urządzeń przemysłowych, zadamy sobie trud odwiedzania ośrodków gospodarczych, charakterystycznych dla danej miejscowości nadrzecznej, np.: nad Dniestrem kooperatywy polskie i ukraińskie, w rejonach zachodnich i wschodnich poziom, wydajność, różnice organizacyjne, stopień wyzyskania wód dla transportu itp. Interesować nas będzie charakter zatrudnienia ludności wiejskiej nadbrzeżnej, kultura rolna, sposób uprawy lnu, wyrobu i bielenina płótna, także kupiecki zmysł sprzedaży własnych wyrobów. Ten odcinek zainteresowań nie da się określić kilkoma zdaniami, pomyślmy o opracowaniu specjalnych gawęd, poświęconych temu zagadnieniu, które inaczej wygląda w każdym regionie gospodarczym Polski. Wszelki wpływ na ukształtowanie tego zagadnienia ma trzeci element, godny bliższego zapoznania się od strony wody. Mamy na myśli:

3. **Obserwacje ludnościowe.** Element obcy na równi z polskim bierze udział w rozwoju polskiej rzeczywistości. Świadomi linii rozwojowej, którą wyznacza nam posłannictwo dziejowe, świadomi trudów, jakie pokonać musimy i my w zbiorowym wysiłku dla podniesienia potencjału narodowego — rozumiemy, jakie ma dla nas znaczenie znajomość wszystkich, którzy z nami na naszym terenie współpracują. **Marek**

HM. JÓZEF MICHAŁOWSKI

PYCHÓWKA

Kilka lat temu, kiedy to jeszcze odbywały się konferencje żeglarskie — wystąpiłem na jednej z nich z projektem, który się nie spotkał z życzliwym przyjęciem. Chodziło mi mianowicie o wprowadzenie pychówki do szkolenia w drużynach wodnych. Już wtedy uzasadniałem korzyści, jakie można osiągnąć — rozpoczynając szkolenie od wiosłowania na pychówkach.

Zdawałem sobie dokładnie sprawę z tego, że jest (dla wielu) dużo przyjemniej znajdować się na „pokładzie" pięknej joli — niż pchać się w górę (rzeki) na ciężkiej pychówce.

Wtedy, kiedy odbywała się wyżej wspomniana konferencja — sport wodny nie był tak rozwinięty — jak dzisiaj. Chcieliśmy, aby jak największe masy młodzieży znalazły się na wodzie — i być może pychówka wieluby od wody odstraszyła.

Obecnie poważne drużyny wodne i żeglarskie powinny wprowadzić do swoich programów nowy dział pracy, wyróżniający je od klubów żeglarskich, wioślarskich, czy kajakowych.

Tym nowym działem pracy powinna być pionierka wodna (organizacja i technika przepraw na łodziach, budowa kładek itp.), oraz przygotowanie do akcji ratunkowej w czasie powodzi.

Sprawy powyższe są tak ważne, że warto im poświęcić trochę czasu i trudu.

Wiadomości nabyte w związku z uprawianiem pionierki wodnej, przydadzą się bardzo harcerzom w czasie ich służby wojskowej (niekoniecznie w saperach!) i w czasie klęski powodzi.

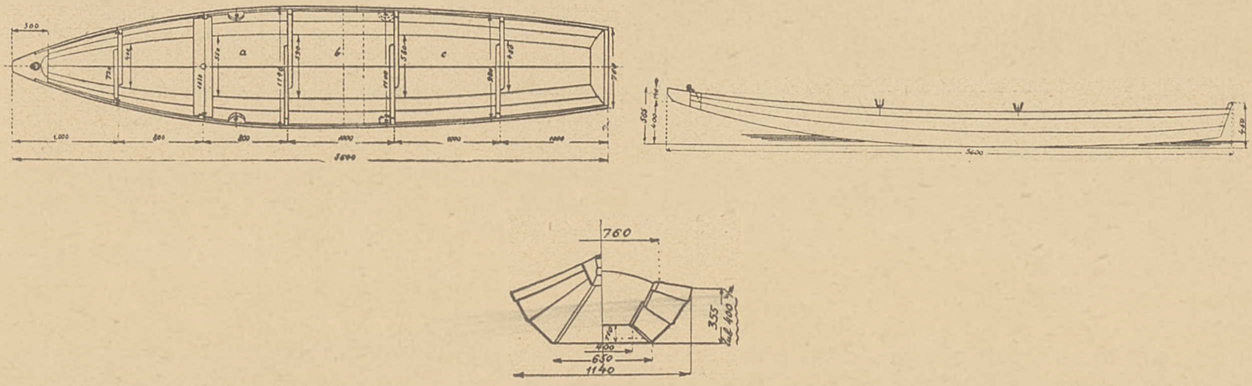
Do celów wyżej wspomnianych należałoby używać łodzi pychowej używanej w wojsku dług. 7 m, szer. 1.30, waga 250 kg).

Ze względu na to, że drużyny harcerskie rozporządzają elementem fizycznie słabszym niż wojsko — proponuję wprowadzenie mniej-

szej pychówki, używanej w Warszawskim Zarządzie Dróg Wodnych, o wymiarach: dług. 5,60, szerokości 1,14 m, waga 140 kg. Poniżej podaję plany tej łodzi.

Obecnie podjęte są w K. H. D. Ż. prace nad opracowaniem instrukcji o użyciu pychówki i o pionierce wodnej.

Wszelkie spostrzeżenia i uwagi terenu, odnośnie do powyższych zagadnień, będą nam cenną pomocą.



Charakterystyka łodzi pychowej:

Waga własna łodzi w stanie gotowym 140 kg.
Dno grub. deski sosnowej heblowanej 25 m/m.
Burty grub. deski sosnowej heblowanej 22 m/m.
Burty grub. deski krawężników górnych 30 m/m.
Wręgi dębowe ◻ 60 x 45 m/m, lub kule.
Deska rufowa dębowa grub. 45—50 m/m.
Dziobnica łodzi dębowa 300 x 120 x 150 m/m.
Siadanka sosnowa z otworem do masztu.
Siadanka druga w dowolnym miejscu.
Podłoga z kratek pomiędzy wręgami a. b. c.
Kotwica z łańcuszkiem, ogólnej wagi 10 kg.
2 pojazdki, 2 dulki i 1 wiosło pychowe.
Koszt budowy w Płocku w 1938 r. do 100 zł.

JAN MIĘSOWICZ (Lwów)

CAMPING WODNY

Z pojęciem turystyki wodnej kajakiem lub łodzią, łączy się nierozdzielnie obozowanie (camping) t. zn. sposób i forma organizowania postojów na łonie natury. Ze względu na specjalne warunki występujące w turystyce wodnej, koniecznym staje się omówienie sprzętu oraz zasad obozowania.

Sprzęt obozowy.

W turystyce spotykamy się z rozmaitymi formami „domu mieszkalnego", spośród nich namiot płócienny wyprzedził a nawet usunął możliwość używania t. zw. „szałasów" i domków sporządzonych z materiałów miejscowych. **Dobry namiot** winien odpowiadać następującym wymaganiom: winien być:

1) l e k k i, aby mógł nadawać się równie dobrze do celów turystyki górskiej, rowerowej i t. p. Osiąga się to przez stosowanie specjalnie lekkich materiałów (płótno, okucia, akcesoria...) oraz małych wymiarów;

2) w y t r z y m a ł y na rwanie i przebicie, dlatego miejsca specjalnie narażone (umocowania linek i. i.) winny być wzmocnione. Dobranie materiału wytrzymałego a lekkiego jest kompromisowe a zatem i trudne. Najlepszymi materiałami są jedwabie (b. drogie) dalej płótna z przędzy egipskiej, płótna balonowe (impregnowane jak niżej);

3) n i e p r z e m a k a l n y — p o r o w a t y, stosowane najczęściej materiały cienkie muszą być impregnowane tak, aby zachowały swoją porowatość, konieczną ze względu na przechodzenie powietrza — z pośród nadających się impregnatów należy wymienić sposób glinowy oraz tłuszczowy. Impregnowanie preparatami gumowymi zatyka zupełnie pory, stąd też nie jest wskazane;

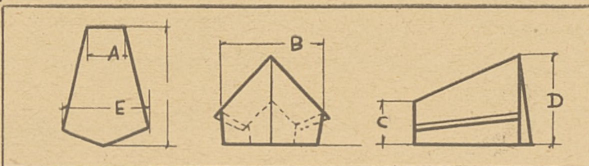
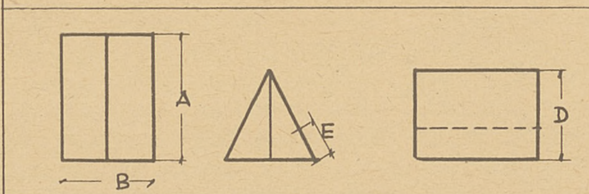
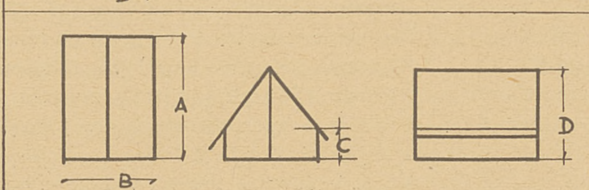
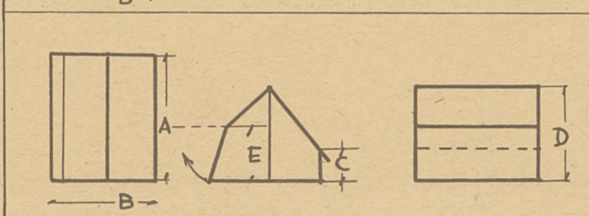
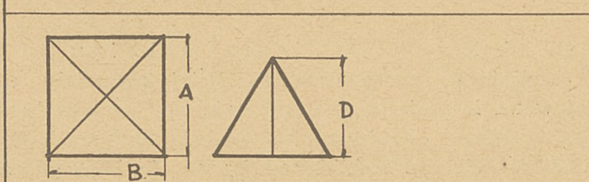
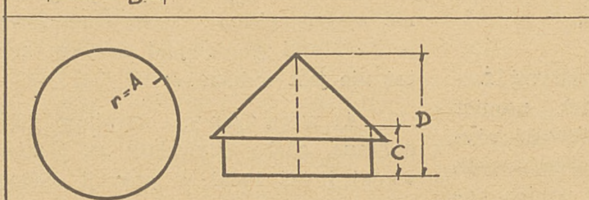
4) w y g o d n y, wymiary jego winny być tak dobrane, ażeby pozwalały na pomieszczenie projektowanej ilości ludzi w pozycji siedzącej (odpowiednia wysokość) i leżącej (wymiar podłogi), wraz z plecakami i bagażami tak, ażeby nie dotykano ścianek namiotu;

5) o d p o r n y n a d z i a ł a n i e wiatru. Jego kształty winny być tak „aerodynamiczne" (typ tramp), ażeby stwarzały jak najmniejszy opór wiatrowi (namioty niskie), zaś umocowania linkami w wystarczającej ilości i wytrzymałości;

6) p o g o d n y, czyli jasny (w dnie pochmurne i deszczowe wcześniej się wstaje) — osiąga się to przez stosowanie materiałów jasnych (białego, melange, beige). Pożądana jest przy tym barwa ochronna (dodatkowe daszki — zielone).

Typy namiotów zróżnicowane są w zależności od wymiarów i kształtów. Najważniejsze z nich ujmuje załączona tabelka.

Najprostszą a najtańszą i mimo to uniwersalną jest płachta jednostronnie gumowana, obrębiona, wymiarach 2 x 2 m i zaopatrzona w oczka mosiężne. Z niej to składać można rozmaitego kształtu „namioty" pozatem służyć może jako nieprzemakalna peleryna, w kajaku jako worek wodoszczelny, złożona w kostkę, jako poduszka do siedzenia, fartuch kajakowy, parasol. „Uniwersalność" takiej płachty zależy od sprytu posługującego się nią turysty. Często

TYP:	KSZTAŁT:	OSÓB	WYMIARY A	B	C	D	E	Podłog. m²
TRAMP		1	50	140	50	110	130	1,7
		2	65	170	75	150	150	2,05
DWUSPADOWY		1	170	130		110	40	2,47
		2	200	160		150	50	3,2
		3	200	180		180	55	
DOMKOWY		1	90	130	50	110		2,47
		2	200	160	60	150		3,20
		3-4	200	180	80	180		3.60
ANGIELSKI		2	200	170	50	150	80	3,4
		3	210	180	65	160	90	3,8
Z PŁACHT P.W.		2-3	200	200		150		4,0
PROMIENIOWY		5	150		60	170		7,1
		10	200		70	200		11,9

rys. J. M.

bywa zabierana na wycieczki oprócz właściwych namiotów.

Płachty namiotowe typu P. W. kształtu rombowego z materiału nieprzemakalnego, spięte w kilka razem, dają dowolną możność kombinacyj kształtu i wielkości namiotów. Podobnie jak płachty uniwersalne służyć mogą jako peleryny i t. p. Stosowane czasem podłogi przypinane — zwykle nie zapobiegają podmakaniu, przez co i do turystyki wodnej specjalnie nie nadają się.

Namiot dwuspadowy z podłogą zwykle wszywaną (gdyż inaczej nie chroni ona przed owadami i wodą) jest lekki, szybko stawialny, odporny na działanie wiatru, mały i niewygodny. Dotykanie ścian powoduje przeciekanie wody do wnętrza. Stosuje się przyszywane od wewnątrz pasy gumowane na wysokość ścian.

Namiot dwuspadowy kroju angielskiego z otwieraną ścianą z przodu, która tworzy małą werandę, poza tym jak wyżej.

Namiot domkowy, pionowe ścianki boczne o wys. ok. 50 cm zabezpieczają doskonale przed przeciekaniem, namioty takie są b. wygodne, wprawdzie od dwuspadowych nieco cięższe i składają się nieco dłużej, jednak chętnie stosowane w turystyce długiej.

Namioty typu „tramp" podobne do namiotów domkowych, jednakże o podłodze nieforemnej i opadającym od tyłu dachu (zmniejszenie ciężaru), są wygodne, lekkie, małe, odporne na działanie wiatru, stosowane od dawna w turystyce górskiej. W obecnym stanie typ tramp zdaje „wodny egzamin" praktyczny i są wszelkie przypuszczenia, że okaże się typem równie dobrym, jak domkowy.

Namioty promieniowe nadają się dla spływów zespołowych, są wygodne i łatwo stawialne, jednak ciężkie.

Akcesoria obozowe:

Daszek namiotowy przypinany, zapewnia zupełną nieprzemakalność namiotu, nawet w czasie największej ulewy. Rozpięty przed wejściem namiotu tworzy miłą werandę przedłużającą namiot. Zwykle koloru ochronnego.

Sledzie, czyli kołki namiotowe, dostatecznie wielkie, by trzymały namiot w gruncie słabym (piasek), mocne, a przytem lekkie. Robi się je z twardego drzewa, okute lub z aluminium.

Linki mocne, lekko napuścić woskiem lub parafiną (na deszczu nie kurczą się), wraz z małymi aluminiowymi ściągaczami.

Okienka celuloidowe niepraktyczne, bo przy zwijaniu łamią się, lepiej z gęstej siatki, wtedy są dobrą wentylacją i chronią przed kamarami.

Kieszonki przyścienne na rzeczy podręczne, wieszaki przymasztowe na latarkę, ubrania, i t. p. daszki wentylacyjne.

Zamknięcie namiotu winno być lekkie i szybkie, łatwe i szczelne, najlepsze na zamek błyskawiczny lub spinki, guziki, pętelki.

Maszciki winny być lekkie, cienkie a wytrzymałe. Dobre są proste i gładkie tonkiny (bambus pęka), łączone na mosiężne tuleje cienkościenne, wreszcie z lekkich materiałów (sosna, świerk).

Gąbka do wycierania i wybierania naniesionego mułu i wody (stróż czystości).

Worek gumowy (z gumą od wewnątrz) na zbłocone obuwie, które zaraz po wejściu do namiotu należy zdjąć.

Oświetlenie najlepiej elektryczne z bateryjką (Centra 100), jeżeli świeca lub łuczywo, to w specjalnym ochraniaczu.

Materace gumowe do nadmuchiwania obciągnięte pokrowcami, by nie odparzały.

Śpiwory najlżejsze i ciepłe z puchu lub wełny oczyszczonej, chronić przed wilgocią lub zamoknięciem (worek gumowy).

Do spania najlepszy stale przeznaczony do tego ciepły ubiór treningowy.

Dziesięcioro przykazań obozowania.

1. Namiot rozłóż możliwie na placu równym, uwzględniając wyższe położenie głowy od stóp.



Fot. Jan Mięsowicz

Na terenie suchym ochronionym od wiatru i ciekawych oczu, nie za blisko wody, od której ciągnie chłód i mgiełka.
Nie u stóp skały lub pod wysokimi drzewami (pioruny uderzają w wysokie drzewa, a spadająca woda nie pozwala na prędkie wysuszenie się namiotu, spadające liście i owady zanieczyszczają płótno, zasłaniające drzewa nie pozwalają na wczesne powitanie słońca).

2. Nie rozbijaj namiotu na prywatnym gruncie bez porozumienia się z właścicielem, a już nigdy na przestrzeniach uprawnych, drogach, ścieżkach, na otwartych terenach lub w bliskości osad (zawsze przed lub za wsią).
Namiot zorientuj tak, aby nie był zasłonięty od strony wschodu (wcześniej budzą oświecające namiot promienie wschodzącego słońca).

3. Rozbijając namiot, zwłaszcza w obecności dzieci lub obcych, nie „rozkładaj" się — wszystko umieszczaj natychmiast w porządku wewnątrz namiotu. Pamiętaj, że drobnostki, byle świecące, niepotrzebnie „wpadają w oko" i będą powodem nieproszonych nocnych wizyt.

4. Obchodź się ostrożnie z ogniem, gotując po za namiotem, a podczas deszczu w wejściu. Posługuj się lampą elektryczną, a gdy świecą, to zawieś ją w ochraniaczu.

5. Przed udaniem się na spoczynek naciągnij prawidłowo namiot, gdyż wtedy spływa dobrze woda — gdy przewidujesz silniejszy deszcz okop namiot dookoła (wyjmując darnie tak, by je z powrotem włożyć bez znaku) i poluzuj linki. Podczas deszczu nie dotykaj dachu ani ścianek.

6. Nie śpij na gołej ziemi, mając nawet gumowe podłogi — przedostająca się wilgoć ujemnie wpływa na stan zdrowia. Zadaj sobie trudu i pokryj ziemię pod podłogą warstwą słomy, siana, trawy, sitowia, wrzosu, suchych liści lub faszyny, — w ten sposób unikniesz nazajutrz „zbolałych kości".
Posiadanie materaca nadmuchiwanego, sprawę rozwiązuje najszybciej.

7. Przed wieczorem zasznuruj dobrze namiot — owiń się derką, nie kładź się nigdy na nocny spoczynek w ubraniu, w którym chodziłeś przez dzień.
8. Względem sąsiadujących turystów i towarzyszy bądź życzliwy, usłużny, przyjacielski — często masz sposobność przyuczyć się od nich wielu rzeczy.
9. Po zwinięciu obozu zrób porządek — wszystkie pozostałości twej turystyki zakop, uszkodzenia terenu napraw.

Podziękuj za udzielenie terenu, zapłać należytości, pożegnaj dobrym słowem.

10. Nie zwijaj mokrego płótna — gdyś zmuszony, strzep z wody, usuń owady, pajęczynę i brud, zwiń luźno, nie wkładając do pokrowca, zaś na pierwszym pogodnym postoju wysusz.

HM. ANTONI GREGORKIEWICZ

ZABAWY i GRY w WODZIE

(artykuł dyskusyjny)

3)

Zabawy i gry w wodzie podzieliłem na trzy działy w zależności od głębokości wody: a) woda do wysokości kolan, b) woda do wysokości pasa, c) woda do wysokości piersi. Obok nazwy zabawy lub gry podaję cyfry rzymskie, które oznaczają te grupy młodzieży harcerskiej, dla których dana zabawa (gra) jest przeznaczona.

Cyfra: I — odpowiada grupie zuchów od 8 do 9 lat włącznie.

Cyfra: II — odpowiada grupie harcerzy od 10—13 lat włącznie.

Cyfra: III — odpowiada grupie harcerzy od 13 lat wzwyż.

Niektóre zabawy i gry w wodzie mogą być stosowane z pożytkiem w kilku grupach wieku.

a) Woda do wysokości kolan.

1. Poszukiwanie skarbu (I)

Wydobywanie kamyków i muszelek z dna, bez zanurzania głowy w wodzie (kto więcej).

2. Kto wyżej skacze (I)

Zuchom, stojącym w jednym szeregu twarzą do brzegu, w miejscu najpłytszym, na sygnał każe się skoczyć tak, żeby stopy nóg ukazały się na chwilę nad wodą. Po każdym skoku wszyscy odchodzą o krok w tył. Staje się coraz głębiej, skakać trzeba coraz wyżej. Zuchy, którzy potrafią z wody wyskoczyć na „największej głębokości", do której doszli — wygrywają. W czasie zabawy należy zrobić nie więcej jak 8 skoków.

3. Wędki (I)

Przybory. Przygotować metrowej długości lekkie kijki z przywiązanymi sznurkami. Sznurki muszą być zakończone haczykami (haczyki mogą być nawet z suchych gałęzi). Drewniane figurki ryb z przymocowanymi drucianymi uszkami.

Na wodę puszcza się drewniane figurki ryb. Zuchy wszedłszy do wody (lub z pomostu) starają się złapać możliwie więcej „ryb", łapiąc figurki na wędki.

4. Berek zwykły. (I)

Przybory. Cztery boje (kawałek drzewa z przywiązanym ciężarkiem).

Przestrzeń do zabawy ogranicza się bojami. Z pośród bawiących — przez losowanie wybiera się jednego na „berka", który goni uciekających, starając się dotknąć któregokolwiek ręką. Dotknięty staje się berkiem. Bezpośrednio po złapaniu nie wolno dotykać poprzedniego berka.

5. Berek z przysiadem (I)

Jak berek zwykły, tylko bawiący się, chcąc uniknąć złapania wykonywują przysiad opierając się rękami o dno.

6. Śruba okrętowa (I)

Zuchy podpierają się rękami, wyprostowują w tył nogi i bijąc nimi po wodzie, wywołują odgłos śruby okrętowej.

7. Kaczy nurek (I)

Zuchy zanurzają głowy do wody, początkowo z zamkniętymi przez cały czas oczami, a następnie z otwartymi oczami.

8. Przeprowadzka (I)

Przybory. Drewniane obręcze z ciężarkami.

Na wodzie rozkłada się na pewnej przestrzeni drewniane obręcze z ciężarkami. Do środka każdej obręczy wchodzi po jednym zuchu. Jeden lub dwóch zuchów zostaje bez obręczy (są to bezdomni). Bezdomny chodzi między stojącymi w obręczach, pytając: „Czy mieszkanie wolne"? Zapytany odpowiada: „Nie". Tymczasem inni gracze zmieniają „mieszkania" ze swoimi sąsiadami wyskakując i wskakując w obręcze. Z tego winien skorzystać zuch bezdomny i zająć jedno z wolnych obręczy, wskakując w nie. Pozbawiony „mieszkania" idzie na bezdomnego. Wyjmować obręcze z wody po to żeby włożyć je na siebie, nie wolno. Zuchy, którzy więcej od drugich w czasie gry byli „bezdomnymi" przegrywają.

(c.d.n.)

PROF. DR. WITOLD GĄDZIKIEWICZ

NATURALNE BOGACTWA MORZA

(c. d.) 2)

Pamiętać bowiem trzeba, że Polska jest krajem, w którym na ogół konsumcja ryb była niewielka. Przytoczę liczby konsumcji ryb w kilogramach na jedną osobę rocznie w różnych krajach: (według Borowika 1926).

Polska	3 kg.	
Rosja	8 „	
Am. Półn.	10 „	
Niemcy	12 „	
Francja	15 „	
Anglia	18 „	
Japonia	90 „	ryb na 1 osob.

Widzimy, że Polska spożywa najmniej ryb, przy czym mniej nawet po odzyskaniu niepodległości, niż przed wojną (Borowik).

Wobec tego konieczną sprawą jest energiczna propaganda spożywania ryb wśród najszerszych warstw społeczeństwa. Dużo mógłby zdziałać pod tym względem także świat lekarski, wykazując znaczenie zdrowotne spożycia ryb morskich i ich wartość odżywczą.

Nie mogę tutaj zatrzymywać się szczegółowo na wartości odżywczej ryb. Powiem krótko, że zawartość białka w mięsie ryb jest u wszystkich ryb mniej więcej jednakowa, waha się w nieznacznych granicach od 15 do 20%. Natomiast zawartość tłuszczu ulega znacznym wahaniom bo od 0,3 do 22%. Pod tym względem dzielimy ryby na chude, średnio tłuste i tłuste. Z naszych ryb morskich do chudych należy, między innymi kur, albo byczek (Cottus), zawiera on 1% tłuszczu i dorsz (Gadus), który zawiera tylko 0,3% tłuszczu, do średnio tłustych stornia albo flądra, zawiera około 2% tłuszczu, a do tłustych łosoś, zawiera 11%, śledź 9—12%, makrela około 8%, a węgorz aż 22% tłuszczu.

Najwięcej tłuszczu zawierają ryby przed tarłem. Są one wtedy najsmaczniejsze. Po zakończeniu tarła ryby chudną, zwiększa się w nich zawartość wody kosztem tłuszczu.

Pożywienie ryb i środowisko, w którym one żyją, ma także duży wpływ na skład mięsa i jego smak. Ryby złowione na głębi, u brzegów skalistych są najsmaczniejsze. Natomiast złowione w wodach płytkich są mniej smaczne. Ryby żyjące w wodach zanieczyszczonych odpadkami organicznymi nietylko nie są smaczne, ale mogą mieć własności trujące (Rapczewski).

Oprócz podstawowych substancji odżywczych ryby zawierają także wiele innych b. ważnych dla ustroju składników np. kwas fosforowy, niezbędny dla odżywienia tkanki nerwowej i kości. Prócz tego w tłuszczu ryb morskich zawiera się dużo witaminów, zwłaszcza witasteryny A. Najwięcej witaminu A wydobyć można z wątroby łososia i sandacza (Lederer i Rosanow 1937). Prócz tego witaminu tłuszcz ryb (tran) zawiera dużą ilość witaminu D. W mniejszej ilości zawiera się witamina B (karp, węgorz, śledź ++). Zwłaszcza ryby morskie obfitują w witaminy. Wobec tego ich wartość odżywcza jest nawet wiele większa niż słodkowodnych. Są one znacznie tańsze.

Niestety w naszych podręcznikach higienicznych i dietetycznych na ryby jako produkt spożywczy nie zwraca się prawie wcale uwagi. Karaffa - Korbutt w swojej higienie wspomina tylko o rybach i prostuje błędną opinię o mniejszej jakoby wartości odżywczej mięsa ryb, powstałej wskutek tego, że ryby in toto dają więcej odpadków niż sztuki mięsa wołowego. W zbiorowej „Dietetyce (1934) pod redakcją Parnasa, zaledwie 6 wierszy poświęcono rybom. Tylko prof. Rapczewski w swej „Technoligii żywienia" poświęca rybom cały rozdział. Również w podręczniku prof. Trawińskiego „Higiena mięsa" znajdujemy trochę wiadomości o rybach.

Wobec tego należy zwrócić obecnie u nas więcej uwagi na ten produkt.

Jednak prócz zachęcania do większego ich spożycia ze względów zdrowotnych, konieczne jest także dążenie do znacznego obniżenia ceny tego produktu.

U nas bowiem do niedawna jeszcze ryby były produktem bardzo kosztownym, droższym niż mięso a tym samym były dostępne tylko dla ludzi zamożnych. Jest to w jaskrawej sprzeczności z innymi krajami nadmorskimi, w których cena pospolitych ryb morskich jest niższa od mięsa. Obecnie cena produktu wraz z intensywną propagandą (słowem i piórem) jest niewątpliwie najpewniejszym sposobem zwiększenia konsumcji tych ważnych produktów spożywczych. W tym celu została zorganizowana w ostatnich latach w Gdyni spółdzielnia pod nazwą: „Zjednoczenie Rybaków Pol-

skich" w celu skupu ryb i handlu nimi. Dodatnie wyniki tej akcji obserwujemy już obecnie, bo w ostatnim czasie produkty te, zwłaszcza konserwy, są bez porównania tańsze niż dawniej.

Podkreślić tu muszę, że w sprawie propagandy spożywania ryb w Polsce zasłużył się bardzo dyrektor Instytutu Bałtyckiego w Toruniu Józef Borowik. Prócz licznych prac i artykułów propagandowych w najrozmaitszych czasopismach założył on specjalne czasopismo p. t. „Ryba", poświęcone propagandzie spożycia ryb. Że w Polsce, w ostatnich latach, spożycie ryb wzrosło znacznie jest to w dużym stopniu jego zasługą.

Przechodzę teraz do sprawy przeróbki ryb w Polsce. Sprawa ta ma także wielkie znaczenie praktyczne. Odnośny przemysł powstał na ziemiach polskich dopiero po odzyskaniu Niepodległości. W 1920 roku nie było w Polsce ani jednej fabryki konserw rybnych, jeżeli nie liczyć drobnych wędzarni na polskim wybrzeżu. Ale już po 10 latach niepodległości posiadaliśmy na terenie Rzeczypospolitej 20 poważnych przedsiębiorstw przetwarzających ryby.

Dziwnym zdawać się może, że przedsiębiorstwa te powstały początkowo nie na wybrzeżu i w pobliskim Pomorzu, lecz przeważnie w głębi kraju, przy czym przetwórnie śledzi powstały przeważnie na terenie byłego zaboru niemieckiego i austriackiego, natomiast przetwórnie szprotów i ryb słodkowodnych—przeważnie w b. zaborze rosyjskim, zwłaszcza w Waszawie i Wilnie. Takie rozmieszczenie nie jest rzeczą przypadku, a ma swoje głębsze uzasadnienie. Wybór miejsc pod te przedsiębiorstwa padał na miejscowości, które odpowiadały warunkom najlepszego zbytu gotowego produktu.

Długi czas w Polsce czynione były starania o to, aby przemysł przetworu ryb skoncentrować na polskim wybrzeżu morskim. Był nawet swego rodzaju nacisk w tym kierunku na przemysłowców ze strony sfer rządowych. Niestety jednak popimo teoretycznej słuszności takiego dążenia kalkulacja handlowa wykazała, że korzystniej jest uruchamiać ten przemysł bliżej spożywców, bo wybrany przez przemysłowców miejscowościach, w głębi kraju, przetwórnie mają zapewniony większy zbyt aż do wysokości 60% swej produkcji (K. Czerkawski 1930). Podkreślić trzeba, że fabryki te przerabiały ryby nietylko pochodzące z naszego morza, ale przeważnie ryby sprowadzane z zagranicy (Niemiec, Anglii, Norwegii, Łotwy), bo do niedawna jeszcze ilość ryb zławianych u nas nie wystarczała zupełnie na pokrycie zapotrzebowania tych fabryk.

Dopiero w ostatnich latach powstały także i na wybrzeżu (w Gdyni) poważne przetwórnie ryb. Dla przykładu podam liczbę pieców w wędziarniach ryb na wybrzeżu. W 1928 roku było ich na wybrzeżu 70 a w zeszłm roku już 511 (w tym w Gdyni 250 pieców. W 1928 r. wędzono w nich 605 ton ryb, a w 1937 roku 7.088 ton. (w tym w Gdyni 2.853 ton).

Chociaż na ogół produkcja polskich fabryk konserw rybnych pokrywa albo ściśle pokrywać by mogła zapotrzebowanie rynku, jednak pod względem jakości, konserwy nasze niestety ustępują wciąż jeszcze produktom zagranicznym. Niewątpliwie bowiem polski przemysł rybny pomimo stałego rozwoju ma jeszcze liczne braki, które należy usunąć. Braki te są także natury higienicznej.

W celu dalszego ulepszenia i rozwoju tego przemysłu konieczne jest stworzenie w Polsce laboratorium doświadczalnego, które na podstawie wykonanych badań dawałoby wskazówki, jaki będzie najodpowiedniejszy sposób przeróbki ryb w naszych warunkach. Ważną jest bowiem rzeczą, aby przerabiany produkt był trwały i nie ulegał rychłemu zepsuciu, żeby dobrze była wykorzystana jego wartość odżywcza, a prócz tego, żeby odpowiadał przyzwyczajeniom i smakowi spożywców. Oczywiście produkt taki powinien być zdrowy, a więc nie powinien zawierać trujących substancyj ani zarazków chorobotwórczych. Ważną rzeczą jest też przeprowadzenie odpowiednich badań, czy stosowane obecnie sposoby konserwowania ryb (zwłaszcza wędzenie) dają gwarancje, że drobnoustroje znajdujące się w nich pasożyty (wągry) zostają zabite. Wiemy, że w niektórych rybach mogą znajdować się także między innymi, wągry tasiemca szerokiego (Botriocephatus latus), i że spożycie mięsa zakażonego tymi wągrami powoduje w jelitach człowieka rozwój tego pasożyta. U nas na wybrzeżu bardzo rozpowszechniony jest krótkotrwały sposób wędzenia ryb (na gorąco), przy czym otrzymuje się bardzo smaczny produkt. Jednak zachodzi obawa, czy mogące znajdować się w rybach wągry tasiemca szerokiego, (a także drobnoustroje chorobotwórcze) zostają podczas wędzenia zabite.

Na sprawę tę zwróciłem uwagę jeszcze przed 15-tu laty, pracując na Helu. Rozpocząłem wtedy odpowiednie badania, które jednak, z powodów odemnie niezależnych (wyjazd do Krakowa), zostały przerwane i nie wykończone. Mam nadzieję, że obecnie, wobec względnej bliskości morza i nawiązanie bliższego kontaktu z wybrzeżem uda się je wznowić. Badania takie uważam za konieczne, tym bardziej, że sprawa zakażenia wągrami tasiemca szerokiego na Bałtyku wcale nie jest rzadka. Powołać się mogę tutaj na słowa naszego inżyniera sanitarnego gen. F. Kątkowskiego (1931), który wskazuje na niezwykle częste zakażenia wągrami tasiemca szerokiego w wschodnich portach przybałtyckich spowodowane spożyciem wędzonych ryb.

(d. n.)

HM. SYLWESTER WOŹNIAK (Poznań)

KAJAKARSTWO REGATOWE W HARCERSTWIE

Jedną z licznych cech naszego Związku jest wrodzona skromność drużyn harcerskich. Tym się tłumaczy fakt, że organizacja nasza nie lubi zbytnio wtajemniczać ogółu społeczeństwa w nieraz bardzo wartościowe wyniki swojej pracy, ograniczając się do suchych sprawozdań z rocznej działalności z okazji zjazdów walnych poszczególnych Okręgów czy też Związku. Nie docenia zatym i nasza organizacja wysokich walorów **propagandy**, co zresztą jest naszą wadą ogólnonarodową.

Pragnąc choć w części uzupełnić powyższą lukę, piszę niniejszy artykuł do „Żeglarza", bijąc się w piersi, ponieważ i ja dopiero po raz drugi zabieram głos na łamach jedynego czasopisma Harcerstwa Żeglarskiego.

Dziedziną, o której mało wie się nawet w naszym Związku jest praca nasza w kajakarstwie regatowym, z wyników której możemy być przecież prawdziwie dumni, dzierżymy bowiem w tej dziedzinie sportu prymat.



Czesław Sobieraj, v-mistrz świata.

Pierwsze w ogóle regaty kajakowe o mistrzostwo Polski, zorganizowane z inicjatywy naszej w grupie Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych w Garczynie w r. 1932; liczne mistrzostwa i wicemistrzostwa Polski zdobywają od lat harcerze; pierwsze zwycięstwa, odniesione na terenie zagranicznym, to zasługa Czesia Sobieraja z drużyny Wilków Morskich z Poznania, pierwsze zwycięstwo zespołowe nad czołowym Klubem Kajakowym Rzeszy Niemieckiej, to zasługa drużyny Wilków Morskich z Poznania. Dodając do tych szczegółów jeszcze uzyskanie licznych mistrzostw okręgowych drużynowego mistrzostwa Okręgu Poznańskiego przez zespół kajakowo - regatowy drużyny Wilków Morskich nieprzerwanie od 1931 r., zdobycie przez tenże zespół w roku ubiegłym wicemistrzostwa drużynowego Polski, a przede wszystkim zdobycie poraz pierwszy w historii polskiego sportu kajakowego na mistrzostwach świata w Waszhohn w r. 1938 przez druha Cesia Sobieraja **wicemistrzostwa świata**, świadczy, że rzeczywiście wyniki uzyskane w tej dziedzinie pracy godne są posłannictwa, jakie w akcji wychowania młodzieży polskiej spełnia Harcerstwo.

Harcerze to rdzeń reprezentacji Polski. Startujący w kategorii seniorów druhowie Sobieraj, Zoellner, Służewski, Nadolny, Polowczyk, Rumiej i Grabia —to zawodnicy, którzy zyskali liczne już zwycięstwa na terenie prawie całej Polski, a druhowie Bednarek, Stefanik, Bazak, Klupieć, Wieczorek, Zdrojewski, Garberek i Pieczyński godnie prowadzą do boju liczną młodszą brać harcerską.

Czołową drużyną harcerską w Polsce, uprawającą kajakarstwo regatowe, to drużyna Wilków Morskich z Poznania, licząca obecnie blisko 200 członków, z których 35 zajestrowanych jest w Polskim Związku kajakowym jako czynni przewodnicy. Jest ona na swoim terenie od samego początku nie do pokonania. O poziomie jej świadczą również wyniki, uzyskane w corocznych regatach o mistrzostwo m. Poznania. W roku bieżącym, w dniu 7 maja w regatach tych zdobył zespół drużyny Wilków Morskich 55 punktów, gdy tymczasem następne organizacje, w dodatku wyłącznie kajakowe punktów 21, 19, 6 i t. d.

Wspomnieć należy również o inicjatywie wprowadzenia w Polsce odpowiedniego sprzętu regatowego. Już w roku 1933 na mistrzostwach Polski w Krakowie harcerze poznańscy startowali na kajakach wybitnie regatowych, które następnie zaprowadziły się na terenie całej Polski. Na regatach międzynarodowych w Poznaniu w dniu 15 maja 1938 r. z czołowym niemieckim Klubem Kajakowym z Berlina o nagrodę honorową Pana Prezydenta miasta Poznania startowali harcerze poznańscy na zupełnie nowych kajakach, wykonanych w całości z cedry, z których jeden ufundował Zarząd Okręgu Wlkp. Z. H. P.

W ramach tych regat, zakończonych zwycięstwem harcerzy w stosunku 26 : 20 punktów, odbył się poraz pierwszy w Polsce bieg czwórek kajakowych, dzięki któremu kilka organizacji kajakowych w Polsce przystąpiło do budowy również tej kategorii kajaków. W Poznaniu na pierwszych regatach w tym roku startowały już 3 czwórki. A więc inicjatywa harcerzy daje już i w tym wypadku obfite plony.

Poza drużyną Wilków Morskich z Poznania również inne jednostki harcerskie uprawiają sport kajakowo - regatowy, wyróżniając się wśród wielu organizacyj. Wspomnieć muszę o dobrych wynikach, uzyskanych przez harcerzy drużyny morskiej z Pucka, IV druż. z Wągrówca, XVI druż. z Bydgoszczy, I druż. z Obornik i t. d.

Szczegóły powyższe świadczą, że harcerze potrafią być również dobrymi sportowcami, że nasze drużyny wodne i żeglarskie poza normalną pracą programową, organizacyjną, wychowawczą i społeczną, mogą prowadzić pozytywną i skuteczną działalność na niwie sportowej. Kto wie, czy najlepszymi sportowcami nie mogliby być właśnie harcerze. Może nam właśnie dane będzie zdobyć laur olimpijski dla Polski w najbliższej już olimpiadzie. Wogóle ukrytym pragnieniem naszego Czesia Sobieraja i pozostałych czołowych zawodników z drużyny Wilków Morskich jest przysporzyć Polsce, a tym samym i Harcerstwu chwały w postaci lauru olimpijskiego.

Nie sądźcie, że przez uprawianie sportu regatowego drużyna harceska spaczy swój właściwy kierunek pracy. Nasi mistrzowie kajakowi zawdzięczają odniesione sukcesy głównie temu faktowi, że są dobrymi harcerzami. Bierzmy przeto przykład z tej drużyny, która przeprowadzając intensywnie program harcerskiej drużyny żeglarskiej na odcinku śródlądowym i morskim, budując 2 ośrodki wyszkoleniowe i utrzymując zupełnie samodzielnie zdobyty majątek o wartości blisko 100.000 zł. do programu swego włączyła jeszcze i kajakarstwo regatowe, uzyskując wynikami swojej pracy liczne dowody uznania dla Harcerstwa ze strony Władz Państwowych, Samorządowych i Sportowych.

Należy przeto znaleźć miejsce na sport kajakowo - regatowy w programach harców wodnych. Jak drużyny nasze ten dział doceniają okażą tegoroczne mistrzostwa kajakowe Z. H. P.

NADESŁANO DO REDAKCJI

CZASOPISMA:

Biuletyn Prasowy L. M. i K., n. 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 (Warszawa).

Brzask r. II, n. 3(22), (Warszawa).

Morze i Kolonie, r. I(XVI), n. 5, (Warszawa).

Naród i Państwo, r. IV, n. 15—16, (Warszawa).

Polska na Morzu A, r. VI, n. 5, (Warszawa).

Polska na Morzu B, r. II, n. 5, (Warszawa).

Rycerz Niepokalanej,r. XVIII, n. 5 (209), (Niepokalanów).

Skaut, r. XXVI, n. 11—12, (Lwów).

Szkwał, r. VI, n. 4, (Warszawa).

Komunikat Instytutu Bałtyckiego, DIN, n. 7, GAM, n. 7, (Gdynia).

Morskie Wiadomości Techniczne, r. IV., n. 1(11), styczeń-marzec, (Gdynia).

KSIĄŻKI:

Herman de Man: Wezbrana fala. Powieść. Wyd. Książnicy—Atlas, Lwów—W-wa, b.r.w., s. 26811 nlb. Tłum. z holenderskiego Henryk Leśniewski. Obwoluta proj. K. M. Sopoćki. Recenzję w nr. czerwcowym.

Współpraca Prasy Skautowej, — Cooperation of the scout press. Wyd. Działu Zagranicznego Z.H.P., W-wa 1938, s. 127., il.

VARIA:

Wendeker Stanisław, mgr.: Mapa rozmieszczenia Polaków w Polsce i sąsiednich krajach europejskich. Wyd. G.K.W. Oprac. na podst. urzędowych materiałów spisowych i innych danych. Dwubarwna, skala 1:6.500.000, formatu 455x300 mm.

Szlak Wodny „Z Wilna do Wilna“ z dokł. charakt. szlaku. Wyd. Zw. Propagandy Turystycznej w Wilnie, mapka 3-barwna, formatu 149x209 mm.

KORESPONDENCJA:

DH. WIESŁAW LESZCZYŃSKI (Kobryń) — Chcecie, Druhu dobrze pisać, a więc piszcie do nas i nie gniewajcie się, że nie wydrukujemy czegoś. Władanie piórem potrzebuje długiej szkoły i wielu przeżyć i umiejętności przekuwania przeżyć na formę literacką.

DH. MARIAN OLEJARNIK (Lublin). —Przekazaliśmy Referatowi Morskiemu K. H. D. Ż.

DH. T. PRECHITKO (Gdańsk) — Drugiej prenumeraty nie otrzymaliśmy. Reklamujcie.

3 WODNA DRUŻYNA SKAUTÓW — (Starogard). Przykro nam, że impreza się nie udała. Napiszcie co porabiacie i jaki to jacht chcecie zdobyć.

Listę nowych prenumeratorów z powodu braku miejsca podamy w n. następnym.

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

5)

(c. d.)

Rozdział IV.

Na pokładzie „Zorzy".

— Wiecie państwo — zmienił nagle rozmową pan Liniewicz — Polacy nie mają jeszcze tradycji morskiej. Na to trzeba czasu, trzeba dochować się drugiego pokolenia, dzieci marynarzy. Dopiero dzieci, dziedziczące po ojcach rzemiosło morskie, przeżyją je mocno i nie będą błędnymi rycerzami lub awanturnikami, a tylko zwykłymi ludźmi, żyjącymi normalnym życiem ojców, mężów, braci..., członkowie regularnego społeczeństwa, tyle, że twardzi i mocni jak twarde i mocne i smakowite są warunki życia żeglarzy. —

Uderzyło mię, że pan Liniewicz w chwilach wzruszenia nie używa swobodnej mowy, nie wymyśla, nie urywa zdań, nie przeskakuje z tematu na temat, nie zaskakuje mnie pytaniami w stylu: — Widziałeś pan?, — Wiesz pan?, — Do kroćset zbutwiałych wraków!, — lecz mówi płynnie i potoczyście, licząc się ze słowami.

— Takich żeglarzy widziałem na północy. W czasie mojej drugiej podróży rybackiej, gdy byłem już kapitanem szkunera „Zorza".

— Gdyśmy wyruszali, na pożegnanie wyszły matki, żony, dzieci, narzeczone, wszyscy... całe miasteczko! Całowali się, ściskali, mówili, że to bagatelka, niedługo wrócą. Pół roku prędko zleci, na zimę wrócą napewno. Mogą być spokojne. I lon gruby przywiozą dla rodzin. W kontrakcie napisano wyraźnie. Armator porządny człowiek.

Trochę się i chłopcom w głowach mąciło od wódki, a wtedy ludziom weselej i wylewniejsi są i bliscy. Na pół roku wypływają. Trzeba sobie wypić, bo na morzu tylko po ciężkim sztormie dadzą herbaty z rumem i popędzą na pokład do roboty. Nie dla uciechy się pije, jeno z urzędu.

Holownik, taki nieduży, zadzierzysty, mały zawadiaka z fizionomii i figury, wywlókł z krętej rzeki jeden szkuner rybacki, największy, właściwie był to bryg, ale u nas każdy dwumasztowiec nazywał się szkunerem. Dwie godziny później ten sam holownik wyprowadził już nas na pełne morze. Długo jeszcze widziałem kobiety i dzieci, machające chusteczkami. Zdawało mi się, że i ja pozostawiam między nimi swoich najdroższych i wstyd się przyznać, łzy się w oczach zakręciły.

Dopiero za gwałtownym zakrętem rzeki schowała się szara czereda kobiet. Holownik przyśpieszył kroku, jego szerokie koła tłukły z siłą o wodę, bo to był stary statek i pamiętał jeszcze dawne czasy, czasy królestwa żagla na morzu. Ale na północy wszystko było stare, tradycyjne i dobre.

Holownik wyprowadził nas na siwe morze, spowite błękitnawym tumanem mgieł. "Zorza" zakołysała się lekko na fali, zgrzytnęła w zetknięciu z oślizgłą wiosenną krą. W serca marynarzy wstąpiła otucha, bo to już, nareszcie, już są u siebie w swoim pływającym domu, do którego tak bardzo tęsknili 7 zimowych miesięcy, siedząc w drugim domu wśród najdroższych na lądzie.

Holownik rzucił linę w wodę, zatoczył koło, rozesłał po fali warkocz czarnego dymu, gwizdnął ponuro. Echo odbiło syrenę od pobliskiego brzegu. Wszedłem na wyżkę na rufie i wydałem swój pierwszy kapitański rozkaz na morzu. Żagle, jeden po drugim, spłynęły z rej, nabierały wiatru, tężały... „Zorza" drgnęła, rozsunęła dziobem wodę, odrzuciła jedną krę, drugą, trzecią, za rufą zaiskrzyła się bruzda w promieniach zachodzącego słońca. Za tydzień miało już świecić nam i dniem i nocą, aż do ostatnich dni sierpnia. Takielunek zaskrzypiał, żagiel załopotał. Holownik zmniejszył się w dalekiej perspektywie, przepadł za węgłem kamiennego cypla i tylko dym wałęsał się po fali, ciągnąc za nami z wiatrem. Daleki brzeg zsiniał w oddali. Na horyzoncie majaczyły żagle szkunera - towarzysza. I jeszcze dwa następne goniły nas. Szliśmy w zawody, kto pójdzie pierwszy, bowiem każdy z kapitanów działał na własną rękę. Nie było między nami współzależności.

Cudowny wieczór. Ja, dumny kapitan, świadom swego stanowiska i swojej roli na statku, trzymałem się z dala w odosobnieniu od reszty załogi, złożonej z 13 ludzi.

Różne myśli i rojenia przychodziły do głowy, dopóki nie zaczęła się robota. Wtedy poznałem ich, tych swoich ludzi, wcale nie feralną trzynastkę. Lepszej załogi nie miałem ani przedtem, ani potem, z wyjątkiem oficera. Oficer nie udał mi się. Ha, trudno.

Pogoda dopisywała przez 2 tygodnie. Ciągnęliśmy na północ pod dobrym równym wiatrem przy małej fali i znośnej krze, aż tu nagle wszystko popsuło się. Nadleciał wschodni sztorm akurat wśród drobnych wysepek i trzeba było forsować pełnymi żaglami. Zwrot po zwrocie, wciąż cała załoga na pokładzie. Ludzie zmoknięci, zmarznięci ciągnęli brasy bez szemrania; liny, oszroniałe w czasie przymrozków, ślizgały się w dłoniach, zdzierały z nich skórę. Słona woda zalewała je. Zaczęły ropieć i ropieć już nie przestały, aż do chwili powrotu — do września! Nie mogłem patrzeć na ich pracę, a musiałem, i to bez pobłażania, pozornie bez serca. Oni wiedzieli, że mam wydelikacone ręce w próżniactwie fizycznym i myśleli, że ich

rany nic mnie nie obchodzą, doskonale jednak rozumieli moją rolę na statku i moje słowa nie podlegały dyskusji. Kapitańskie zdanie ma być nieomylne i jest nieomylne!

Z kolei zwaliła się mgła. Północny wiatr zagrodził dalszą drogę. Kręciliśmy się na jednej szerokości aż do znudzenia i poławiali rybę. Marynarze tymi skrwawionymi rękami ciągnęli sieci, czyścili i solili, wrzucali do luków do ładowni, i na zmianę, do lin, na reje, z rej do sieci, do steru. Słońce wałęsało się po niebie smętnie, pochylało ku linii horyzontu, a potem zwolna dźwigało, mdłe, żółte niby księżyc w pełni. Za nim gonił biały opłatek miesiąca, to okrągły, to wycięty, jak rogalik. Wokoło kołysało się morze. Na rozmyślania nie było czasu, pochłaniała go robota. I tylko w niedzielę nie łowiliśmy. Wtedy przysłuchiwałem się rozmowom swoich ludzi.

Dotąd głównym tematem był dom, ich baby, ich dzieci, nawet psy. Jeden już prawie stary, siwy i trochę łysy z czubka głowy, odziany w czysty świąteczny sweter, modlił się głośno, a reszta za nim powtarzała. To był ich kapłan i dobry duch „Zorzy", cichy i prawy, mądry, mądrością ludzi prostych, rzetelnych. Nie umiał czytać.

„Za nasze krwawiące dłonie, za trud i pot, zmiłuj się Boże nad załogą „Zorzy".

„Za sztormy i rozruch na morzu, odpuść nam winy nasze, Panie.

„Za dolę naszą strzeż od szkorbutu, Panie, Panie nad Pany".

„Jeśli Twa wola karać, ukarz nas Panie".

„Niech kości nasze legną spokojnie w cichej przystani dna morskiego, jeśli nas żywić nie zechcesz, Panie nad Pany".

„Za miłość naszą do rodzin naszych, doprowadź nas całych do domów na lądzie. Oto, my, twój lud cichy, prosim Cię Panie".

„Daj dobrą myśl i zdrowie szkiprowi naszemu, Panie".

„Przez jego rękę prowadź ku dobrym połowom, Boże Panie". (c. d. n.)

TADEUSZ PIOTROWSKI

AWARIA WIELKA

(dokończenie) 2)

Ładunek zepsuty podczas podróży albo uszkodzony w inny sposób niż w awarii wspólnej, odpowiada ustaloną przez rzeczoznawców wartością sprzedażną, którą ładunek posiada w stanie uszkodzonym w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku, względnie ocalenia ładunku, przyczym odlicza się kwoty, zaoszczędzone wskutek uszkodzenia ładunku na frachcie, cle i kosztach.

Ładunek uszkodzony w awarii wspólnej odpowiada ustaloną przez rzeczoznawców wartością sprzedażną w stanie uszkodzonym, którą posiada w końcu podróży w miejscu wyładowania statku względnie w miejscu ocalenia, po potrąceniu kwot, zaoszczędzonych wskutek uszkodzenia na frachcie, cle i innych kosztach. Do wartości tej dochodzi wynagrodzenie awaryjne za uszkodzenie ładunku.

Ładunek poświęcony awarii wspólnej t. j. całkowicie stracony odpowiada wartością określoną według ceny rynkowej, którą posiada, ładunek tego samego rodzaju w miejscu przeznaczenia przy wyładowaniu statku a w braku ceny rynkowej, według ceny ustalonej przez rzeczoznawców, przyczym odlicza się te koszty, które wskutek utraty zaoszczędzono na frachcie, cle i innych kosztach.

Na wypadek ocalenia ładunku, wrzuconego w morze w związku z awarią wspólną § 720 Khn postanawia, że ładunek taki uczestniczy w pokryciu tejże awarii tylko wtedy, jeżeli właściciel zażąda odszkodowania awaryjnego za szkodę. Właściciel może więc albo zadowolić się ocalonym ładunkiem bez jakiegokolwiek odszkodowania awaryjnego albo żądać odszkodowania przy równoczesnym uczestniczeniu ładunku wyratowanego w pokryciu awarii.

Uczestniczą również w pokryciu awarii wspólnej ładunek, na który nie wystawiono konosamentu, i ten ładunek, o którym nie wspomina ani manifest ani dziennik ładunkowy, kosztowności, dzieła sztuki, pieniądze, papiery wartościowe, nienależycie zadeklarowane do przewozu, oraz ładunek górnego pokładu, ale tylko wtedy, jeżeli zostaną uratowane. Przedmioty te uczestniczą w pokryciu awarii wspólnej, mimo **że nie dają prawa do odszkodowania awaryjnego** (§ 723 ust. 3 i § Khn). Natomiast nie uczestniczą w pokryciu awarii wspólnej zapasy wojenne, żywność, bagaż pasażerski i osobiste rzeczy załogi, chyba że zostały poświęcone lub uszkodzone w awarii wspólnej i poszkodowany otrzyma z tego tytułu odszkodowanie awaryjne. Nie bierze udziału w pokryciu awarii także płaca załogi (§ 723 ust. 1, 2 Khn). W przeciwieństwie do angielskiego prawa i Reg. XVII Jork Antwerp Rules, które przewidują odpowiedzialność całego frachtu brutto z potrąceniem tylko kosztów utrzymania oraz płacy załogi Kodeks handlowy niemiecki ogranicza uczestniczenie frachtu w pokryciu awarii wspólnej tylko do $^2/_3$ zarobionego frachtu brutto, t. j. netto łączenie z ubocznymi należnościami, przypadającymi z tytułu kosztów przewozu ładunku oraz 2/3 wynagrodzenia awaryjnego, należnego za fracht, stracony wskutek poświęcenia ładunku w awarii (§ 721 ust. 1 i 2 oraz 715 Khn). **Przewoźne pasażerskie** uczestniczy w pokryciu ogólnej szkody awaryjnej tylko tą częścią, która przypada na odcinek podróży od miejsca awaryjnego do portu przeznaczenia po potrąceniu kosztów.

Ostateczne rozliczenie całej szkody awaryjnej może nastąpić dopiero po ukończeniu podróży. Każdemu interesowanemu, któremu przyznane zostało wynagrodzenie awaryjne, służy prawo zastawu na zaangażowanych przedmiotach tych, którzy do wynagrodzenia są obowiązani (§ 725 Khn). Aby uprawniony nie był narażony na straty, § 726 Khm, postanawia, że odbiorca, który przyjmuje ładunek, wiedząc, że ładunek uczestniczy w pokryciu awarii wspólnej i odnośna należność nie jest jeszcze zapłacona odpowiada osobiście do wysokości kwoty, którą uczestniczy ładunek w pokryciu awarii wspólnej. Zwykle odbiorca ładunku wystawia na żądanie kapitana t. zw. bon awaryjny (Havereirewers), mocą którego przyjmuje na siebie osobistą odpowiedzialność za wszelkie należności, przypadające od ładunku z tytułu pokrycia awarii.

Sporządzenie planu rozłożenia szkód awarii jest obowiązkiem kapitana statku; powinien on to uczy-

nić bezzwłocznie po nadejściu statku do portu przeznaczenia lub w razie niedotarcia do tego portu, w porcie, gdzie podróż się kończy. Zaniedbanie obowiązku ze strony kapitana uprawnia interesowanych do odszkodowania (§ 727 i 728 Khn). O uprawnieniach kapitana co do stosowania zabiegów awaryjnych w chwili niebezpieczeństwa, decyduje prawo bandery. Ustawa nakazuje bezzwłoczną likwidację awarii wspólnej dlatego, ponieważ każda nowa podróż może obraz awarii zaciemnić i jej likwidację utrudnić. O kwestii, czy zachodzi awaria wspólna, oraz o rozliczenia szkody awaryjnej i formalnym postępowaniu **decyduje prawo miejsca dyspaszu.** Otóż co to jest takiego dyspasz? **Dyspasz (dyspasza, fr. dispache)** jest planem ustalenia i rozłożenia całej szkoły awaryjnej. Sporządzenie tego planu powierza się tak zwanym dyspaszerom, t. j. zaprzysiężonym ekspertom.

W Polsce ustanawiają dyspaszerów Izby Przemysłowo-Handlowe (art. 4 pkt. 7 Rozp. Prezydenta Rzp. z dn. 15.V.1927 r. o izbach przemysłowo - handlowych — Dz. U. R. P. Nr. 67 poz. 591). Strony powinny dyspaszerom przedłożyć cały materiał, potrzebny do ustalenia całej szkody awaryjnej i sporządzenia planu rozliczenia tej szkody.

Jeżeli plan zostanie na wniosek strony przez sąd miejsca dyspaszu — w Polsce sąd grodzki portu przeznaczenia, we Francji sąd handlowy w tymże porcie — zatwierdzony, staje się on prawomocny i stanowi tytuł wykonawczy.

Wszelkie koszty przeprowadzenia dyspaszu, wliczając także koszty przygotowania dyspaszu przez specjalnych pełnomocników stron (t. zn. komisarzy awaryjnych) stanowią część awarii wspólnej (§ 706 pkt. 7 Khn).

Po sporządzeniu takiego planu następuje rozliczanie szkód powstałych wskutek awarii wspólnej między zainteresowanymi i tym samym likwidacja awarii wspólnej.

BIBLIOGRAFIA:

Prof. Dr. Władysław Sowiński — Prawo handlowe morskie w zarysie. Warszawa 1935, s 297. Rozdz. VI. Awaria wspólna.

Rogóyski Konrad: Awaria wspólna W-wa 1936. S. 75 + 2 nlb. Z przedmową Andrzeja Śliwińskiego.

Dr. Felde Leon: Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924 (Gdynia) 1936 s. 39 + 1 nlb. z przedmową dr. Bron. Hełczyńskiego.

Manifest — spis towarów znajdujących się na statku, zgłaszany władzom portowym.

Konosament — dokument stwierdzający załadowanie ładunku na statek — konosament potwierdza przyjęcie ładunku na statek i zawiera zobowiązanie wydania go uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia.

Czarterpartia — umowa na piśmie o przewóz ładunku między armatorem i najemcą statku stwierdzająca zafrachtowanie. Formularze czarterów drukowane są prawie wyłącznie w jęz. angielskim i zawierają liczne szczegóły i klauzule. — Dokument ten wystawia się z reguły przy zaczarterowaniu całego statku, przy mniejszych ładunkach wystarczy konosament.

Fracht — należność za uskutecznienie przewozu ładunku czyli przewoźne.

Dnia 8. V. 1939 r. w kościele św. Aleksandra w Warszawie odbył się ślub

dh. LAURY WŁODOMIRSKIEJ z dh. STANISŁAWEM GAŁĄZKĄ.

Młodej parze serdeczne życzenia składa

REDAKCJA

Z L. M. I K.

Akcja letnia LMK.

Zarząd Główny organizuje w roku 1939 następujące imprezy dla członków Kół Szkolnych:

1) **Obóz nad jez. żarnowieckim** o charakterze wypoczynkowym, obliczony na 100 uczestników — chłopców w wieku od lat 13 (ukończonych) do 15 (nieukończonych).

Obóz mieści się w miejscowości Lubkowo nad jez. żarnowieckim (St. kol. Krokowo na Pomorzu).

Uczestnicy będą zakwaterowani w budynku murowanym.

Zadania i program.

Celem Obozu jest dać uczestnikom jak najlepszy wypoczynek w ramach programu, w którym przewidziane jest: wychowanie fizyczne, nauka pływania, kajakowanie, początki żeglarstwa, wycieczki po Wybrzeżu i do naszych portów, oraz modelarstwo okrętowe. Program zajęć w obozie został uzgodniony z Ministerstwem W. R. i O. P. oraz Państwowym Urzędem W. F. i P. W.

Czas trwania obozów.

I turnus od 3.VII do 30.VII 39 r. na 50 osób
II „ od 3.VIII do 30.VIII 39 r. na 50 osób.

2) **Kursy żeglarstwa śródlądowego nad jez. Narocz** obliczone na 400 uczestniczek i uczestników.

Zgodnie z życzeniem Min. W. R. i O. P. oraz na podstawie doświadczenia, kursy powyższe organizowane będą oddzielnie dla chłopców i oddzielnie dla dziewcząt. Dziewczęta pozostawać będą pod opieką personelu kobiecego.

Czas trwania kursów.

I turnus od 23.VI do 14.VII 39 - dla dziewcząt
II „ „ 17.VII do 6.VIII 39 - dla chłopców
III „ „ 9.VIII do 30.VIII 39 - dla chłopców

Miejscowość i zakwaterowanie.

Kurs odbędzie się w „Głównym Ośrodku LMK“ (na terenie własnym, wynoszącym trzy i pół ha) nad jez. Narocz. Uczestnicy zakwaterowani zostaną w drewnianych budynkach.

Zadania i program.

Zadaniem kursu jest dać uczestnikom dostateczną ilość wiadomości teoretycznych oraz praktyki żeglarskiej do pracy kierowniczej i pionierskiej w Kołach Szkolnych LMK.

Każdy turnus podzielony będzie na dwa zasadnicze poziomy wyszkoleniowe:

a) kurs sterników — dla zaawansowanych, posiadających odbyte uprzednio obozy żeglarskie lub stopień żeglarza. Uczestnicy tego kursu przystępują do egzaminu na stopień „sternika śródlądowego“ jachtowej żeglugi w/g wymagań PZŻ.

b) kurs żeglarski — dla początkujących. Uczestnicy tego kursu przystępują do egzaminu na stopień „żeglarza“.

c) kurs wioślarski — dla niezaawansowanych dostatecznie w umiejętności pływania i wiosłowania.

3) **Kursy morskie i rejsy s/j „Zawisza Czarny".** Kursy odbędą się w Gdyni.

Zadania i program.

Zadaniem kursów będzie danie podstawowych wiadomości i umiejętności potrzebnych żeglarzowi morskiemu.

Propagandowe rejsy na s/j. „Zawisza Czarny".

Celem bliższego zapoznania młodzieży z morzem, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej w porozumieniu z Kierownictwem Harcerskich Drużyn Żeglarskich, organizuje 3 propagandowe rejsy na harcerskim jachcie szkolnym „Zawisza Czarny".

Opłaty.

Opłata za każdy rejs wynosi zł. 80.— (50 zł. uczestnik i 30 zł. Oddział Okręgu LMK lub zakład szkolny wysyłający kandydata).

Pieniądze należy wpłacać na konto właściwego Okręgu LMK. Okręg całą należność (zł. 80.—) przesyła do Zarz. Gł. LMK. (konto PKO Nr. 367).

Warunki przyjęcia na rejsy:

Na rejsy mogą być przyjęci członkowie Kół Szkolnych zaznajomieni już z żeglarstwem. Szczegółowe warunki przyjęcia: ubiór, wyekwipowanie, terminy i sposób przesyłania zgłoszeń patrz niżej.

Warunki przyjęcia na kursy i obozy:

Na kursy mogą być przyjęci:

a) członkowie Kół Szkolnych LMK (mają pierwszeństwo);
b) uczniowie (ce) zgłoszeni przez Dyrekcje szkół, w których Koła Szkolne jeszcze nie istnieją, ale mają powstać;
c) uczniowie (ce) organizacyj młodzieżowych współdziełających z LMK.

Kandydaci (tki) muszą odpowiadać następującym warunkom:

a) być uczniem (cą) zakładu naukowego;
b) mieć odpowiedni wiek;
c) posiadać odznakę P. Z. P. lub umieć pływać (utrzymać się na wodzie 10 minut). To ostatnie nie odnosi się do uczestników Obozu Żarnowieckiego;
d) posiadać zezwolenie rodziców lub opiekunów oraz zaświadczenie lekarskie, upoważniające do wyjazdu do ośrodka i brania udziału w ćwiczeniach żeglarskich oraz pływaniu.
e) zgłoszenie winno zawierać wniosek popierający je, zaopatrzony pieczęcią, podpisany przez opiekuna Koła Szkolnego, (kierownika zakładu naukowego, lub organizacji wymienionej w poz. 6 pkt. c), biorącego moralną odpowiedzialność za zachowanie się uczestnika na kursie.

Na obóz nad jez. Żarnowieckim przyjmowani są chłopcy w wieku 13—15 lat; do Ośrodka Żeglarskiego nad jez, Narocz: chłopcy 15—18 lat, dziewczęta 14—18 lat; na kursy morskie chłopcy mający ukończone 16 lat.

Ubiór i wyekwipowanie osobiste.

Obóz nad jez. Żarnowieckim:

a) mundur szkolny (beret granatowy ze znaczkiem LMK, biała koszulka sportowa dla zbiorowych wystąpień na zewnątrz).
b) wyekwipowanie niezbędne: beret, pantofle gimnastyczne, obuwie, 2 zmiany bielizny, nocne koszule, kostium kąpielowy, krótkie spodenki, biała koszulka gimnastyczna, chustki do nosa, ciepły koc, 2 prześcieradła, jasiek, ręczniki, przybory: toaletowe, do szycia, pisania oraz 1 litrowy kubek.
c) pożądane: nieprzemakalny płaszcz, aparat fotograficzny, zegarek, instrumenty muzyczne, książki z dziedziny geografii i historii wybrzeża i naszych portów, latarka elektryczna, plecak.

Kursy nad jez. Narocz i kursy morskie.

Jak w punkcie „a" dla uczestników obozu nad jez. Żarnowieckim, oraz:

a) wyekwipowanie niezbędne:
beret, sweter, pantofle gimnastyczne, mocne obuwie, 2 pary ciepłych skarpet, 2 zmiany bielizny, 2 nocne koszule, kostium kąpielowy, krótkie spodeńki i biała koszulka gimnastyczna, 4 chustki do nosa, worek na brudną bieliznę, ciepły koc, 2 prześcieradła, jasiek, 2 ręczniki, mydło, przybory do mycia, szycia, i pisania.
c) pożądane:
drelichy ćwiczebne (białe marynarskie) nieprzemakalny płaszcz lub wiatrówka, aparat fotograficzny, zegarek, lornetka, instrumenty muzyczne, książki z dziedziny żeglarstwa, mocny nóż, latarka elektryczna.
UWAGA: drelich ćwiczebny może być wypożyczony w Ośrodku za opłatą zł. 1.20 (tylko nad jez. Narocz).

Uczestniczek:

a) mundur szkolny (biała bluzka, granatowa spódniczka, białe skarpetki i pantofle tenisowe), mocne obuwie skórzane.
b) wyekwipowanie niezbędne i pożądane: jak dla uczestników.

Koszty:

Obóz nad jez. Żarnowieckim zł. 60.—

Kursy nad jez. Narocz i kursy morskie zł. 50.— za turnus.

Przejazdy:

Uczestnikom przysługują przejazdy ulgowe 66% z miejsca zamieszkania na kurs i z powrotem.

Przejazd na własny koszt.

Szczegółowych informacyj w sprawach Kursów udzielają: Zarząd Główny LMK, Warszawa, ul. Widok 10, tel. 533-87 oraz Okręgi LMK.



P. Z. Ż. Dn. 29 kwietnia b.r. w sali P. U. W. F. i P. W. odbyło się zwyczajne Walne Zgromadzenie Związku Żeglarskiego. Na zebraniu tym przyjęto protokół z poprzedniego zebrania, wysłuchano sprawozdania zarządu i komisji rewizyjnej.

Praca P.Z.Ż. skoncentrowana była głównie w komisjach: sportowej, technicznej, jachtingu lodowego i wyszkoleniowej. Komisja turystyczna nie funkcjonowała zupełnie. Działalność Wydziału Młodzieży podajemy w dosłownym brzmieniu z ogólnego sprawozdania P.Z.Ż. za 1938 r.: *„W okresie sprawozdawczym Wydział Młodzieży zebrał się kilkakrotnie (2 razy — przyp. red.) dla omówienia spraw interesujących cały teren młodzieżowy. Na zebraniach Wydziału opracowany został projekt regulaminu oraz projekt nagrody. Nie widząc możności udzielenia szerszej pomocy organizacjom młodzieżowym, zrzeszonym w P.Z.Ż., ze względu na trudności finansowe Wydział Młodzieży postanowił dla zaakcentowania zainteresowania Związku sprawami żeglarskiego wyszkolenia młodzieży przedstawić Zarządowi P.Z.Ż. projekt realnego nagradzania organizacji tej, która wykaże w danym roku najwydatniejszą pracą. Wydział Młodzieży, widząc pewne utrudnienie w akcji szkoleniowo - żeglarskiej wśród kobiet, zamierza połączyć dążenia poszczególnych organizacyj zrzeszonych w Wydziale i przy ich pomocy stworzyć jeden obóz żeglarski dla członków wszystkich zainteresowanych stowarzyszeń“.*

Wpływy P.Z.Ż. za 1938 r. stanowiły: subwencje zwyczajne i nadzwyczajne zł. 21.300; składki członkowskie 4.173,38 zł. Różne 798. Razem wpływy łącznie z rezerwą z ubiegłych lat wynosiły kwotę zł. 26.977 gr. 06.

Na 1939 r. uchwalono budżet zamykający się po stronie wpływów i wydatków kwotą zł. 36.790 gr. 12. W wyżej podanym budżecie, figuruje dotacja na potrzeby szkoleniowe organizacji młodzieżowych w sumie zł. 1500.— (A.Z.M., Z.S., Y.M.C.A i Z.H.P,) Po uzupełniających wyborach do Zarządu i uchwaleniu szeregu wniosków statutotwych zebranie zakończono. *W.*

A. Z. M. i K.

Dn. 29 i 30 kwietnia br. odbył się w Warszawie Zjazd Rady Naczelnej Akademickiego Zwizku Morsko-Kolonialnego. Na Radę przybyli delegaci z Gdańska, Poznania, Krakowa, Lwowa, Warszawy i Wilna. Protokół z poprzedniej Rady nie został przyjęty. Następnie delegaci poszczególnych A. Z. M. i K. zarejestrowanych przy uczelniach akademickich — składali sprawozdanie ze swej działalności, w których podkreślali stale rozwijającą się współpracę z L.M.K. Na zapytanie, jaki jest stosunek A. Z. M. i K. do Harcerskich Drużyn Żeglarskich; Prezes Zarządu Głównego A. Z. M. i K. oświadczył że naogół pozytywny, a zastrzeżenia dotyczą tylko jednostek. Obozów morskich A. Z. M. i K. we własnym zakresie nie będzie organizował, oddając swych członków do przeszkolenia w Ośrodku Morskim P.U.W.F. i P.W. Członkinie A.Z.M. i K. mają w porozumieniu z Harcerkami stworzyć własny kurs.

Następnie omówiono sprawy zeszłorocznych obozów w Jastarni, oraz rozwiązano t. zw. zagadnienie Gdańskie. Zbiórka funduszów na budowę ścigacza „Akademii“ postępuje naprzód. Zebrano już na ten cel zł. 1.500.— Z powodu przesunięcia Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej udział młodzieży akademickiej będzie znacznie utrudniony, gdyż w tym czasie przypadają wakacje. Na zakończenie, Prezes oświadczył, iż legalizacja Zarządu Głównego A. Z. M. i K. w najbliższym czasie będzie załatwiona. *J. K.*

W OSTATNIM N-RZE (5-TYM) *Polski na morzu B* spotykamy nazwiska wielu znajomych harcerzy: Dh. Bronisław Miazgowski drukuje wiersz p. t.: *Tylko morze to samo...* — Dh. Jan Michalski nowelkę p. t.: *Rozkaz zostanie wykonany, — Dh.* Jan Miąsowicz charakteryzuje *„Jacht Krzysztof Arciszewski“.* W n. tym mamy s. 5 i 6 Słownika żeglarza interesująco redagowanego i bogato ilustrowanego (Halbwind Kompas). I w innych czasopismach nazwiska harcerzy-żeglarzy ukazują się często. W n. ostatnim *Morza i Kolonii* Dh. inż. Stanisław Szymborski omawia znaczenie wodnych dróg komunikacyjnych w zw. z projektem magistrali wodnej, Bałtyk — Morze Czarne *(Paląca sprawa* s. 9—10) oraz to samo w *Excelsiorze* n. 4.. *Wisła, jej rola i przyszłość.* W nr. *Na Tropie* (n. 7) znajdujemy dh. J. Michalskiego: *„Sen Świętego Jerzego“* (s. 98 - 99), w *„Skaucie“* n. 11-12) Dh. Jan Męsowicz kończy swój art. p.t. *„Transportowanie kajaka“* oraz (n. 11-12 i 13) drukuje c. d. — wspomnienia z pływania „Krzysztofa Arciszewskiego“ *(II. Latarnia Hristiansö wskazuje Krzysztofowi* wśród nocy drogę do Gdyni..., III *„Krzysztof ląduje“).*

KRONIKA SKANDYNAWSKA

W ramach dorocznej Wystawy Wiosennej w Odense (Dania), która odbyła się w kwietniu b. r. — zorganizowana została wystawa polskiej sztuki współczesnej. W związku z tym we wszystkich prawie pismach duńskich ukazały się obszerne sprawozdania z wystawy i fachowe krytyki.

Ciekawego eksperymentu dokonał niedawno kpt. W. Nellemose, kierownik Międzynarodowej Rady Badań Morza mieszczącej się w Szarlotenlund (Dania). Zamówił mianowicie z wyprawionej przez siebie odpowiednio skóry z flądер pantofelki dla swej żony. Obstalunek ten to końcowy etap prawie rocznych badań nad przystosowaniem skór fląder w przemyśle szewskim. Wiemy, jak duży procent stanowią odpadki skór w przetworach rybnych. Wykorzystanie ich w ten sposób, będzie miało duże znaczenie gospodarcze. Na parę butów potrzeba 5—9 skór. Buty są miękie, wygodne i bardzo trwałe. — Smaruje się je zwykłą pastą do obuwia.

Niedawno odbyło się w laboratorium Falanga wyświetlenie propagandowego morskiego filmu z życia rybaków duńskich. Film ten, po uzupełnieniu go napisami w języku polskim, zainteresuje niewątpliwie szersze społeczeństwo polskie, nie tylko ze względu na swe walory artystyczne ale i treść.

HORYZONTY *(dokończenie).*

żywymi. Zwraca też autor uwagę na zmniejszający się z roku na rok nasz handel zagraniczny z krajami bałtyckimi (średnimi) z 21,5% w 1929 do 15,9% w 1937. Współpraca gospodarcza zdaniem autora da wolność Bałtykowi i krajom nad jego brzegami leżącym. Podobne uwagi na temat wolności Bałtyku kreśli w n. 5 z b.r. *Morza i Kolonii* p. S. B. *(Sprawy Bałtyku,* s. 2-3). Zwraca autor uwagę na pewną celową ewolucję pojęć głuchej północy — która się w ostatnich czasach dokonywuje. Państwa północne uważały że *„myśmy byli narodem myślącym zbyt wojennymi kategoriami myślenia“.* Oto przeszkoda w normowaniu nowych stosunków z tymi krajami ufnymi w magiczną doniedawna moc słowa: *neutralność!* Przeszkodą były też pewne sympatie filosowieckie i filoniemieckie. Dzisiaj te stosunki i psychozy ustępują miejsca postawie obronnej wobec ew. agresji Niemiec i sympatiom pod adresem Polski. Niedawno p. Gen. M. Zaruski otrzymał od kapitana Szweda list, w którym tenże prawie dziękuje Polsce za uratowanie pokoju. Czy to nie ciekawe? Pozycja Polski i jej postawa moralna budzą podziw. My jeszcze wrócimy na Bałtyk w sile jakiej się nikt po nas nie spodziewa.

WYJAŚNIENIE:

W sprawozdaniu z pracy żeglarskiej za r. 1938 p.t. „Z.H.P. pod żaglami", n. 4 (3), s. 64, opuszczono w wykazie Chorągwi, które urządzały kursy żeglarskie, Chorągiew Pomorską, co niniejszym prostujemy.

Chorągiew Pomorska zorganizowała kurs żeglarski na stopień „żeglarza" i „wioślarza" nad jeż. Charzykowskim w czasie od 1—20 sierpnia 1938 r. przy udziale 28 harcerzy. Komendantem kursu był Pilot Chorągwi hm. Bernard Myśliwek.

Przy okazji zawiadamiamy, że odbycie powyższego kursu uprawnia do udziału w kursie morskim w Gdyni.

Z PRASY:

Jylland Posten (Aarhus, Dania) w n. z dn. 17 kwietnia b.r. (n. 105, s. 6) zamieścił obszerne omówienie numeru polsko-duńskiego „Żeglarza" (Polshe Danmarks - Interesser).

Wszyscy prenumerują „ŻEGLARZA"!!!

Pod tym tytułem ogłaszamy

WIELKI KONKURS

Wszyscy stający do konkursu otrzymają półroczne lub roczne bezpłatne prenumeraty „Żeglarza".

OTO WARUNKI:

I. Każdy, kto zdobędzie czterech prenumeratorów półrocznych — otrzyma jako nagrodę półroczną bezpłatną prenumeratę „Żeglarza".

II. Każdy, kto zdobędzie czterech rocznych prenumeratorów — otrzyma jako nagrodę roczną prenumeratę „Żeglarza".

WSZYSCY NASI CZYTELNICY
STAJĄ DO KONKURSU
W ROKU BIEŻĄCYM MUSIMY MIEĆ
1000 PRENUMERATORÓW

Ponadto, każdy pięćdziesiąty prenumerator, otrzyma cenną premię w postaci książki.

CZAS TRWANIA KONKURSU:
10. V. — 10. IX. 1939 r.

Wydawca
Witold Bublewski

Redaktor
Władysław Drapella

Sekretarz Redakcji
Stanisław Ludwig

Kierownik Administracji **Lesław Ringman**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m. 6.
Redaktor przyjmuje we wtorki od 17—18, tel. 7.40-43. Sekretarz Redakcji w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI, Nr. 8 m. 2. Tel. 9.83-25 codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 - 70 zł., 1/4 - 40 zł., 1/8 - 25 zł. przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna zł., 1.50, za granicą zł. 5.00. Numer pojedyń. 35 gr. Zmiana adresu zł. 0,50. Przekaz rozrachunkowy Nr. 403.

Zakład Drukarski: St. Michalski i Cz. Ociepko, Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 28. Tel. 9-65-55